IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Podkomisji stałej do spraw elektromobilności (nr 8)**

z dnia 25 listopada 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

– podkomisji stałej do spraw elektromobilności (nr 8)

25 listopada 2022 r.

Podkomisja stała do spraw elektromobilności, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Wieczorka (Lewica)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat wpływu elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce;

– informację na temat możliwości przyspieszenia rozwoju infrastruktury ładowania w Polsce w kontekście wyzwań wynikających z regulacji procedowanych przez instytucje Unii Europejskiej;

– informację na temat roli operatorów systemów dystrybucyjnych w rozwoju elektromobilności w Polsce;

– informację na temat wsparcia finansowego dla rozwoju rynku infrastrukturalnego;

– informację na temat Projektu optymalnego rozmieszczenia infrastruktury ładowania przy drogach sieci transportowej TEN-T zgodnie z wymogami AFIR.

W posiedzeniu wzięli udział: **Szymon Byliński** dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Paweł Buc** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikiem, **Agnieszka Orłowska** starszy specjalista w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury, **Michał Borowiec** zastępca dyrektora Departamentu Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Artur Michalski** zastępca prezesa zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Łukasz Makoś** naczelnik Wydziału ds. Kodeksów Przyłączeniowych w Departamencie Rynków Energii i Ciepła Urzędu Regulacji Energetyki wraz ze współpracownikiem, **Robert Zasina** prezes zarządu Polskiego Towarzystwa Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej, **Maciej Mazur** dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych wraz ze współpracownikami, **Adam Cieślewicz** przedstawiciel Polskiej Izby Gospodarki Odpadami, **Marta Kietlińska** naczelnik Wydziału Projektów Miejskich I w Departamencie Projektów Miejskich Centrum Unijnych Projektów Transportowych, **Marek Palka** kierownik projektu w Narodowym Centrum Badań i Rozwoju, **Cezary Kowalczyk** kierownik Zespołu Rozwoju Elektromobilności Grupy Kapitałowej Orlen wraz ze współpracownikiem, **Jakub Faryś** prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, **Małgorzata Piasecka** prezes zarządu PGNiG Ventures, **Rafał Czyżewski** prezes zarządu GreenWay Polska, **Janusz Grądzki** prezes zarządu Eleport Polska, **Mateusz Maj** prezes zarządu VivaDrive Polska, **Michał Cebula** wiceprezes ds. pracowniczych spółki Enea Operator, **Wojciech Nastula** wiceprezes zarządu Tauron Nowe Technologie, **Dariusz Olejnik** wiceprezes zarządu Kingsman, **Michał Baranowski** prezes Elocity, **Ilona Antoniszyn** dyrektor Biura Volkswagen Group Polska, **Aleksander Bernatek** szef działu sprzedaży na Europę Wschodnią w EV Plus, **Mateusz Chojnowski** menadżer ds. rozwoju rynku w Ennovation Technology, **Andrzej Górkiewicz** koordynator floty w Schenker sp. z o.o., **Artur Grzegorek** analityk prawny w Związku

Przedsiębiorców i Pracodawców, **Przemysław Kałdoński** pełnomocnik zarządu EV Plus sp. z o.o. wraz ze współpracownikiem, **Paweł Kolczyński** przedstawiciel ARP E–VEHICLES, **Grzegorz Kuczkowski** dyrektor Departamentu Majątku Sieciowego spółki Energa Operator wraz ze współpracownikiem, **Piotr Lachowicz** przedstawiciel firmy Raben Group, **Krzysztof Marat** dyrektor ds. rozwoju rynku elektromobilności w ABB w Polsce, **Jacek Mizak** przedstawiciel Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych, **Łukasz Niedzielski** menadżer w firmie Allego, **Jacek Nowakowski** przedstawiciel firmy IVECO Poland, **Anna Papka** menadżer ds. polityki publicznej w Amazon, **Karolina Sikorska** specjalista ds. inwestycji w elektromobilności w Ekoen, **Grzegorz Sobański** dyrektor zarządzający w Sobanscy Transport sp. z o.o., **Maciej Sokołowski** przedstawiciel firmy Nivette Fleet Management sp. z o.o., **Emilia Szymaniuk** koordynator ds. realizacji projektów w Polenergia S.A., **Grzegorz Wardecki** menadżer w zespole zarządzania produktem Kia Motors, **Łukasz Ziółkowski** przedstawiciel firmy Shell Polska oraz **Jagoda Kalinowska** młodszy ekspert ds. zakupów technicznych w Lidl Polska.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Igor Amarowicz**, **Adrian Maćkiewicz** oraz **Łukasz Żylik**– z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Szanowni państwo, pozwólcie, że otworzę posiedzenie podkomisji stałej do spraw elektromobilności. Witam wszystkich gości biorących udział w dzisiejszym posiedzeniu. Stwierdzam kworum.

Niech państwo pozwolą, abym ze względu na liczbę osób szybciutko odczytał listę gości uczestniczących w dzisiejszym posiedzeniu podkomisji. Dzięki temu będziemy znali reprezentacje różnych podmiotów.

Są z nami: pani Ilona Antoniszyn, dyrektor biura Volkswagen Group Polska; Michał Baranowski, prezes Elocity; Michał Borowiec, zastępca dyrektora Departamentu Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad; Paweł Buc, zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej; Szymon Byliński, dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska; Michał Cebula, wiceprezes ds. pracowniczych spółki Enea Operator; Mateusz Chojnowski, menadżer w firmie Ennovation Technology; Adam Cieślewicz, przedstawiciel Polskiej Izby Gospodarki Odpadami; Rafał Czyżewski, prezes zarządu GreenWay Polska; Joanna Dobek, naczelnik Wydziału Elektromobilności Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska; Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego; Hubert Ficek, kierownik projektu w Zespole Rozwoju Elektromobilności Grupy Orlen; Andrzej Gmera, członek Komitetu Motoryzacyjnego PSPA; Andrzej Górkiewicz, koordynator floty w spółce Schenker sp. z o.o.; Janusz Grądzki, CEO Eleport Polska; Artur Grzegorek, analityk prawny w Związku Przedsiębiorców i Pracodawców; Jagoda Kalinowska, młodszy ekspert ds. zakupów technicznych w firmie Lidl; Przemysław Kałdoński, pełnomocnik zarządu EV Plus sp. z o.o.; Paweł Kolczyński, przedstawiciel ARP E–VEHICLES; Cezary Kowalczyk, kierownik Zespołu Rozwoju Elektromobilności w Grupie ORLEN; Michał Kozioł, radca w Departamencie Rynków Energii i Ciepła Urzędu Regulacji Energetyki; Grzegorz Kuczkowski, dyrektor Departamentu Majątku Sieciowego spółki Energa Operator; Piotr Lachowicz, przedstawiciel firmy Raben Group; Mateusz Maj, prezes zarządu VivaDrive Polska sp. z o.o.; Łukasz Makoś, naczelnik w Departamencie Rynków Energii i Ciepła Urzędu Regulacji Energetyki; Krzysztof Marat, przedstawiciel firmy ABB sp. z o.o.; Maciej Mazur, dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych; Artur Michalski, zastępca prezesa zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Pan prezes będzie na posiedzeniu. Był sygnał, że trwa jeszcze posiedzenie Rady Nadzorczej Funduszu, w związku z czym prezes spóźni się chwilkę.

Są z nami również: Jacek Mizak, przedstawiciel Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych; Wojciech Nastula, wiceprezes zarządu Tauron Nowe Technologie; Łukasz Niedzielski, menadżer w firmie Allego; Jacek Nowakowski, przedstawiciel firmy IVECO; Dariusz Olejnik, wiceprezes zarządu Kingsman sp. z o.o.; Agnieszka Orłowska, starszy specjalista w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury; Marek Palka, kierownik projektu

w NCBR; Anna Papka, menadżer ds. polityki publicznej w firmie Amazon; Małgorzata Piasecka, prezes zarządu w firmie PGNiG Ventures; Marek Popiołek, zastępca dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska; Aleksander Rajch, członek zarządu i dyrektor ds. relacji zewnętrznych Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, wraz ze współpracownikami; Karolina Sikorska, prawnik w spółce Ekoen sp. z o.o.; Grzegorz Sobański, dyrektor zarządzający w SOBANSCY TRANSPORT sp. z o.o.; Maciej Sokołowski, przedstawiciel firmy Nivette Fleet Management sp. z o.o.; Emilia Szymaniuk, koordynator ds. realizacji projektu w Polenergia eMobility; Grzegorz Wardecki, menadżer w Zespole Zarządzania Produktem Kia Motors Polska; Maciej Wiatrak, dyrektor Biura Rozwoju i Innowacji w spółce Energa SA; Ewa Wnukowska, radca w Departamencie Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej; Klaudia Zagorzycka, przedstawiciel Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych; Robert Zaisina, prezes PTPiREE; Łukasz Ziółkowski, przedstawiciel firmy Shell Polska; Piotr Ziółkowski, przedstawiciel Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych; oraz Marta Kietlińska, naczelnik Departamentu Projektów Miejskich Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Witam wszystkich państwa. Jeżeli jest ktoś poza listą, to też witamy serdecznie. Od razu taka prośba – jak będziemy zabierać głos, to jednak przedstawiajmy się. Mam wrażenie, że przy tej liczbie gości ani ja, ani nikt z państwa nie zapamięta, kto reprezentuje kogo. Całe posiedzenie podkomisji jest oczywiście nagrywane i protokołowane, w związku z czym można to wszystko obejrzeć. Zwracam więc uwagę, że wszystko, co się tutaj powie, idzie już w przestrzeń publiczną. Proszę brać to pod uwagę.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje pięć punktów. Punkt pierwszy: informacja na temat wpływu elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce. Punkt drugi: informacja na temat możliwości przyspieszenia rozwoju infrastruktury ładowania w Polsce w kontekście wyzwań wynikających z regulacji procedowanych przez instytucje Unii Europejskiej. Punkt trzeci: informacja na temat roli operatorów systemów dystrybucyjnych w rozwoju elektromobilności w Polsce. Punkt czwarty: informacja na temat wsparcia finansowego dla rozwoju rynku infrastrukturalnego. Punkt piąty: informacja na temat projektu optymalnego rozmieszczenia infrastruktury ładowania przy drogach sieci transportowej TEN-T zgodnie z wymogami AFIR.

Główny temat naszego posiedzenia podkomisji o kwestia infrastruktury i stacji ładowania. Zwracam uwagę na to, że dzisiaj na tym chcielibyśmy się skupić. Podkomisja odbyła już kilka posiedzeń. Dzisiaj wiemy, że dla rozwoju elektromobilności kluczem jest rozwój infrastruktury ładowania. Mam wrażenie, że w czasie dyskusji wszyscy rozstrzygnęliśmy, że nie będzie rozwoju elektromobilności, jeżeli nie będzie możliwości szybkiego ładowania samochodów. Na to zwracają dzisiaj uwagę również użytkownicy. Dzisiaj jest to główny temat, stąd też bardzo dziękuję za udział przedstawicieli operatorów systemu dystrybucyjnego. Będzie pewnie dużo pytań. Będziemy oczekiwali informacji co do państwa planów rozwoju i tego, co planujecie, jeśli chodzi o rozwój infrastruktury stacji ładowania.

Tak wygląda porządek obrad. Przechodzimy do realizowania porządku obrad. Pozwolą państwo, że poproszę o zabranie głosu pana Macieja Mazura, dyrektora zarządzającego Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych. Będzie to informacja na temat wpływu elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce.

Proszę bardzo, panie dyrektorze, oddaję głos. Założenie jest takie: przedstawimy wszystkie prezentacje i później będziemy otwierali dyskusję. W związku tym mam gorącą prośbę – jeżeli będą konkretne pytania do osób prezentujących, to proszę bardzo sobie je od razu zapisać. Później, po tych prezentacjach, otworzymy dyskusję i będzie można zadawać pytania.

Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych Maciej Mazur:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, witam państwa bardzo serdecznie, Nazywam się Maciej Mazur, jestem dyrektorem zarządzającym w Polskim Stowarzyszeniu Paliw Alternatywnych.

Na początku bardzo dziękuję naszym członkom za tak liczne przybycie. W szczególności dziękuję członkom trzech komitetów, którzy zgromadzili się tutaj, by rozmawiać o kwestiach szalenie istotnych dla rozwoju zeroemisyjnego transportu w kontekście wyzwań najbliższych lat.

Pozwolę sobie powiedzieć państwu kilka słów na temat szerszego obrazu rozwoju elektromobilności. Bardzo często rozmawiamy o elektromobilności wycinkowo – tylko o części motoryzacyjnej albo tylko i wyłącznie o części infrastrukturalnej. Warto zdać sobie sprawę, że elektromobilność jako ekosystem jest dla Polski szansą, z której mamy obowiązek skorzystać. Jest szansą dla naszego rozwoju gospodarczego.

Od samego początku naszej działalności postawiliśmy sobie jeden podstawowy cel – rozwój polskiej gospodarki w kierunku zeroemisyjnego transportu. Raport, który wydaliśmy w ubiegłym miesiącu, jest zwieńczeniem kilku lat pracy nad pokazaniem, jak szeroki jest to zakres działań i jak wiele stoi przed nami szans w kontekście rozwoju bardzo szeroko rozumianego zeroemisyjnego transportu. Raport przygotowaliśmy wspólnie z Polską Grupą Motoryzacyjną. Bardzo dziękujemy Polskiej Grupie Motoryzacyjnej za współpracę. To, że polski przemysł jest zainteresowany rozwojem elektromobilności i chce być tego częścią, ma dla nas bardzo symboliczny i praktyczny wymiar. To znajduje zresztą potwierdzenie w naszej strukturze członkowskiej, która jest bardzo eklektyczna. Do udziału w projekcie zaprosiliśmy też wielu ekspertów, których opinie zostały umieszczone w raporcie. Zapraszam oczywiście wszystkich państwa do lektury, raport jest na naszej stronie.

Chciałbym powiedzieć kilka słów, żeby zwrócić państwa uwagę na to, co najważniejsze. Dzięki temu będziemy mieli swego rodzaju fundament, na którym będziemy toczyć dyskusję na temat rozwiązań sektorowych. Po pierwsze wiemy, że sektor motoryzacyjny w Polsce jest siłą napędową polskiej gospodarki. Znajduje w nim zatrudnienie blisko 400 tys. osób. Udział przemysłu motoryzacyjnego w PKB to 8%. Musimy zatem patrzeć na sektor motoryzacyjny jako na wartość, która jest dla nas bezcenna. To jest wartość, którą musimy wspierać za wszelką cenę także w okresach trudnych, okresach zmiany. Musimy starać się szukać siły na rozwijanie się – chociażby w kierunku zeroemisyjnego transportu – w każdym kryzysowym momencie historii. Na tym musimy budować naszą pozycje.

Patrzymy na łańcuch wartości na rynku elektromobilności bardzo szeroko. Patrzymy na to od momentu wydobycia surowców, aż do momentu zakończenia życia produktu. Życzylibyśmy sobie, żeby tak rozwijała się polska gospodarka. To jest możliwe. Przykładem tego jest to, co wskazaliśmy w raporcie. Jest absolutnie niezbędne, żeby wszystkie wskazane przez nas w raporcie obszary rozwijały się równolegle. Dzięki temu będziemy mogli wspierać ten przemysł. Jeżeli możemy pozwolić sobie na odbycie tej podróży od surowców do końca życia produktu, to chciałbym państwu zaproponować króciutki przegląd powodów, dla których każdy z tych obszarów jest niezbędny do rozwoju oraz szans, które są z nimi związane.

Surowce. Pojawia się być może pierwszy znak zapytania – dlaczego surowce pojawiają się w tej prezentacji? Głównie z powodu miedzi. Miedź jest tym surowcem, który znajduje zastosowanie w elektromobilności znacznie częściej niż w przemyśle konwencjonalnym. Nie jest tajemnicą, że Polska jest bardzo istotnym graczem na rynku miedzi. To jest dla nas pierwszy moment, w którym możemy powiedzieć, że możemy zwiększyć swoje zaangażowanie choćby poprzez rozwijanie zastosowania miedzi w takich obszarach jak akumulatory trakcyjne, silniki elektryczne, układy scalone czy systemy BMS-ów. Jest też bardzo wiele innych obszarów, które potrzebują miedzi.

Jak widzą państwo w tej prezentacji, zapotrzebowanie na miedź jest ok. 140% większe w stosunku do wyprodukowania samochodu konwencjonalnego. Jest to też zatem szansa dla przedsiębiorstw w tym obszarze. Mamy oczywiście na myśli głównie jedno przedsiębiorstwo. W ten sposób również w obszarze surowcowym odnajdziemy szansę na rozwój.

Jest też drugi sektor, który jest niezwykle istotny i powinien pojawiać się w każdej dyskusji. Wprawdzie wiele jest zrobione i Polska jest liderem europejskim – zajmuje czwarte miejsce w Europie – jednak cały czas jest to obszar, w którym w całej Europie trwa teraz potężny wyścig technologiczny. Baterie litowo-jonowe będą napędzały moto-

ryzację przez kolejne dekady. Kraj, który będzie miał u siebie najwięcej przedsiębiorstw z tego sektora, będzie dyktował warunki gry i będzie mógł na tym zyskiwać.

Polska ma teraz bardzo dobry moment, jednak pamiętajmy, że miejsce na liście państw europejskich czy nawet światowych – pierwsze lub czwarte – jest wynikiem tego, że mamy w Polsce jeden potężny zakład produkcyjny. W tej chwili jego moce roczne to 70 GWh. Już niedługo, w kolejnych miesiącach, zostaną one zwiększone. Jednak cały czas mamy jeszcze bardzo wiele do zrobienia, aby kolejne podmioty znalazły swoje miejsce w Polsce i ulokowały tutaj swoje zakłady. Ważne też, aby polska myśl techniczna rozwijała się w tym kierunku i by rynek był rozwijany.

Nie mówimy tylko o produkcie finalnym, ale także o produkcji bardzo wielu komponentów i części składowych akumulatorów litowo-jonowych. Pamiętajmy, że akumulatory litowo-jonowe to już teraz 2% polskiego eksportu. To już teraz jest największy eksportowany przez nas jednostkowy produkt. Musimy zatem zdawać sobie sprawę, że znaczenie tego sektora będzie tylko i wyłącznie rosło. Pamiętajmy przy tym, że pojawia się przed nami bardzo wiele wyzwań. Doskonale wiemy, że nie wszystkie inwestycje związane z Polską trafiają do Polski. Ostatnio bardzo często omijają nas te inwestycje. Inwestorzy wybierają inne państwa. Prym wiedzie tutaj jedno państwo, są to Węgry. Musimy zatem na pewno bardzo wiele zrobić, aby budować kompetencje w obszarze akumulatorów litowo-jonowych.

Kolejnym obszarem, który już teraz jest bardzo istotny, a mam nadzieję, że będzie jeszcze bardziej istotny przez kolejne lata, jest produkcja podzespołów do pojazdów. Pojazdów generalnie, bo jesteśmy jednym z kluczowych graczy w Unii Europejskiej i na świecie w tym obszarze – TIER II, TIER III. Musimy jednak zatroszczyć się także o to, żeby zmiana w przemyśle europejskim i globalnym nie omijała Polski.

Dzięki współpracy z Polską Grupą Motoryzacyjną pozwoliliśmy sobie przeprowadzić ankietę. Wyniki są bardzo pozytywne i budują fundament, na którym możemy podejmować dalsze działania. Polskie podmioty chcą się otwierać na elektromobilność. Muszą się otwierać na elektromobilność, jeśli chcemy, aby ta część polskiej gospodarki pozostała konkurencyjna i dalej była motorem napędowym, którym była dotychczas. Jest to więc ten obszar, który też wymaga dodatkowego wsparcia. W tym obszarze w naturalny sposób będzie występowało ograniczenie zatrudnienia w związku z tym, że sieć globalnych powiązań jest coraz mocniej ukierunkowana na produkcję samochodów elektrycznych. Globalnie będzie się więc produkowało coraz mniej samochodów konwencjonalnych, szczególnie jeśli mowa o kontynencie europejskim. Ten, kto będzie przygotowany na tę zmianę i gotowy do produkowania także części dla pojazdów elektrycznych, będzie mógł być konkurencyjny także w latach 30., latach 40. i w późniejszym okresie.

Jest obszar, który zawsze pokazujemy jako przykład dobrze funkcjonującego organizmu. W tym roku realizowaliśmy na przykład projekt dla Banku Światowego, w którym pokazywaliśmy Polskę jako przykład dla innych państw. Pokazywaliśmy, że można z sukcesem zrealizować ten obszar. Jest to obszar autobusów elektrycznych. W tym obszarze wszystko funkcjonuje dobrze. Nie oznacza to oczywiście, że nie może być potrzebne dodatkowe wsparcie. Jednak tu mamy z jednej strony produkcję pojazdów i komponentów, a z drugiej chętne samorządy, które chcą wprowadzać autobusy elektryczne do swojej floty. Zbliżamy się do momentu, w którym będziemy mogli powiedzieć, że 10% autobusów w Polsce to autobusy elektryczne. Do takiego procentu nam daleko, czy to w obszarze samochodów osobowych, czy to samochodów dostawczych. Wszystko to przede wszystkim dzięki środkom finansowym, które w pierwszym etapie płynęły głównie z Unii Europejskiej.

W kolejnym etapie są to głównie nasze własne krajowe środki. Brawa należą się Narodowemu Funduszowi Ministerstwa Klimatu za uruchamianie kolejnych programów. Jest to też kwestia ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Kilka posiedzeń temu mieliśmy okazję wysłuchać informacji, że te cele, które zostały postawione przed samorządami, są realizowane w wysokim stopniu. Mamy więc przykład tego, że już teraz może z sukcesem funkcjonować obszar elektromobilności w skali masowej.

Oczywiście życzymy sobie, żeby nie tylko autobusy elektryczne były produkowane w Polsce. Życzymy sobie także, żeby rozwijały się inne fabryki, produkujące np. samo-

chody dostawcze. W tej kwestii wiążemy ogromne nadzieje z działaniami podmiotów, które są już na rynku. Chcemy też, aby rozwijał się obszar samochodów osobowych. Zapewne wszyscy mamy w głowie informację z ubiegłego tygodnia na temat postępów w projekcie Izera. Cały czas z dużym zainteresowaniem będziemy się wsłuchiwać w kolejne plany.

Stacje ładowania to kolejny obszar, który jest bardzo istotny i rozwija się w Polsce. Znów musimy patrzeć na ten obszar bardzo szeroko – w kontekście produktu finalnego, lecz także różnego rodzaju podzespołów i komponentów niezbędnych do tego, aby powstała stacja ładowania. Tutaj także mamy łańcuch wartości, który finalnie pozwala nam powiedzieć, że coraz więcej podmiotów albo produkuje w Polsce, albo rozwija w Polsce swoje działalności związane z produkcją stacji ładowania.

Do największych graczy należą oczywiście takie firmy jak Ekoenergetyka, PRE Biel czy Enelion. Są także firmy zagraniczne, które powiększają swoje zakłady. Wymienić można choćby Garo, które ogłosiło w tym roku powiększenie fabryki pod Szczecinem. Jest tu zatem na pewno bardzo wiele do zrobienia. Gdy patrzymy na trendy i szacunki tego, jak będzie rósł ten rynek, to widzimy, że przed nami będzie okres, w którym popyt będzie przewyższał podaż. Jest zatem bardzo ważne, żeby powstawały u nas jakościowe produkty, bo na pewno będzie na to rynek.

Teraz zboczę trochę bardziej w stronę dzisiejszego tematu. Musimy pamiętać, że cała nasza misja dekarbonizacyjna nie będzie mogła zostać zrealizowana, jeśli nie będzie się zmieniał sektor elektroenergetyczny. On także musi się zmieniać, żebyśmy mogli mówić, że pojazdy zeroemisyjne są faktycznie zeroemisyjne. Zatem naszym wspólnym celem jest to, żeby równolegle ze wzrostem liczby pojazdów elektrycznych na naszych ulicach rozwijała się energetyka zeroemisyjna. Dzięki temu będziemy spójni w tym, co jest do zrobienia. To jest bardzo ważne także z punktu widzenia biznesowego.

Bardzo wiele zakładów – choćby produkcja baterii – chce być neutralnymi klimatycznie i wymaga możliwości korzystania z zielonej energii. Potrzeby naszej branży są bardzo duże, chcemy wspierać również rozwój zielonej energetyki. Trzeba koniecznie pamiętać o tym, żeby nie skupiać się tylko i wyłącznie na rozwoju transportu. Jeśli chcemy osiągnąć jakiekolwiek cele związane z neutralnością klimatyczną, musimy działać równolegle. Ten obszar jest absolutnie krytyczny.

Na sam koniec przeglądu wszystkich istotnych sektorów, chciałbym zwrócić uwagę na ten z nich, który jest sektorem przyszłości. Chodzi o recykling baterii litowo-jonowych, akumulatorów trakcyjnych. Ten obszar już teraz jest przedmiotem analizy, przedmiotem batalii bardzo wielu podmiotów z bardzo wielu europejskich krajów. Wszystko dlatego, że choćby w związku z procedowanymi obecnie regulacjami unijnymi, które wejdą w życie zapewne w przyszłym roku, jesteśmy w coraz większym stopniu zobowiązani do dążenia do zamkniętego cyklu życia produktu. Jesteśmy więc zobowiązani do tego, aby surowce niezbędne do wyprodukowania akumulatorów trakcyjnych, które będą kończyły już swoją funkcję w pierwszym życiu produktu, mogły zostać wykorzystane w jak największym stopniu do produkcji kolejnych akumulatorów trakcyjnych. To także już się dzieje. W Polsce również mamy kilka bardzo pozytywnych przykładów. Tego rodzaju zakłady albo są lokowane w Polsce – przykładem jest Northvolt – albo są w Polsce realizowane od zera przez polskie przedsiębiorstwa, tak jak Elemental czy Rheinmetall.

To wszystko, o czym mówiłem, sprowadza się do tego, że pozwoliliśmy sobie ocenić w raporcie, jaki może być wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce. Ta analiza zajęła nam bardzo dużo czasu. Jak państwo zobaczą za momencik, musieliśmy wziąć pod uwagę bardzo wiele elementów.

Po pierwsze – założenia podstawowe. Przejdę przez nie bardzo szybko. Wzięliśmy oczywiście pod uwagę to, jak będzie się zmieniał rynek, czyli wzrost popytu. Wzięliśmy pod uwagę także działania regulacyjne – głównie Unii Europejskiej, ale także prowadzone globalnie. Mamy w pamięci chociażby bardzo ambitne działania prowadzone w Stanach Zjednoczonych czy w Chinach, czyli na największym rynku elektromobilności. Wreszcie, wzięliśmy pod uwagę także obecną sytuację, czyli zaburzenie łańcuchów dostaw i zmiany na rynku surowców. One także będą miały wpływ na rynek elektromobilności.

Gdy połączymy to z działaniami koncernów motoryzacyjnych, które z miesiąca na miesiąc deklarują coraz ambitniejsze cele przechodzenia na transport zeroemisyjny i dołożymy budowę infrastruktury ładowania, moce będą wzrastały w sposób naprawdę bardzo szybki. Widzimy to już po takich rynkach jak Holandia, Norwegia czy Niemcy. Tam mają kilka dodatkowych lat, które my będziemy musieli nadrobić. Dzięki temu widzimy, jak szybko będą postępowały zmiany. Zakładamy osiągnięcie dojrzałości rynku elektromobilności w 2040 r. To też jest bardzo ważne, żeby nie traktować rynku w 2022 r. jak rynku w pełni dojrzałego. Musimy do tego dojść. Zakładamy, że ten moment nastąpi w 2040 r.

Gdy powiążemy to wszystko, o czym mówiłem, z dodatkowymi czynnikami, o których nie będę państwu tak wiele mówił, bo mamy dzisiaj jeszcze bardzo wiele ciekawych tematów….

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, wejdę panu w słowo. Uzgodniliśmy, że przekażemy tę prezentację. Jest tu tyle szczegółowych danych, że roześlemy ją.

Dyrektor zarządzający PSPA Maciej Mazur:

Tak, podzielimy się tym z wielką przyjemnością.

Zaproponowaliśmy podejście w trzech scenariuszach: pasywnym, umiarkowanym i aktywnym. Wskazaliśmy, jakie wartości mogą odpowiadać każdej zmiennej, którą wzięliśmy pod uwagę. Kilkadziesiąt wskaźników, które wzięliśmy pod uwagę, złożyło się na następujący wykres. Jest to wykres, który sprawia, że możemy powiedzieć, że w 2035 roku… Ten 2035 rok jest często cezurą czasową i bardzo często pojawia się w dyskusji o elektromobilności. Za raptem 13 lat, a niedługo 12 lat, udział sektora elektromobilności w wartości PKB Polski może wynosić od 2,3% przy scenariuszu pasywnym – co byłoby nieznacznym wzrostem z 1,4% – aż do blisko 5% przy scenariuszu aktywnym.

To jest scenariusz, do którego namawialibyśmy z oczywistych względów, ale też dlatego, że ten scenariusz będzie budował pozycję Polski na mapie motoryzacyjnej, na mapie zeroemisyjnej. Będzie on sprawiał, że ten, jak wspominałem na początku, krytyczny dla polskiej gospodarki sektor będzie mógł być jeszcze większą siłą napędową w roku 2035 czy w roku 2040. Aby tak się stało, trzeba jednak podjąć bardzo wiele działań, które nie będą miały charakteru oderwanych od siebie projektów, tylko strategii przygotowania polskiej gospodarki na zmiany w obszarze zeroemisyjnego transportu.

Pozwoliliśmy sobie wskazać w raporcie kilka rekomendacji, które naszym zdaniem mogą nam pomóc w tym, abyśmy faktycznie mogli zrealizować ten cel. To się przełoży na sukces nas wszystkich i na to, że polska gospodarka będzie mogła się opierać na zeroemisyjnym transporcie. Mam nadzieję, że udało mi się pokazać państwu, że jest bardzo wiele obszarów, w których zeroemisyjny transport może się przyczynić do wzrostu konkurencyjności.

Jednym z kluczowych obszarów jest oczywiście infrastruktura, energetyka. Bardzo się więc cieszę, że na tym posiedzeniu nasza prezentacja może stanowić wstęp do dyskusji nad wybranym, bardzo ważnym fundamentem rozwoju zeroemisyjnego transportu.

Bardzo państwu dziękuję za uwagę. Oczywiście z przyjemnością odpowiem na wszystkie pytania po wszystkich prezentacjach. Oczywiście prezentacja oraz raport zamieszczony na naszej stronie są do wykorzystania przez państwa. Serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Pewnie będzie kilka pytań.

Uspokajam, że jeżeli chodzi o Izerę, to planujemy posiedzenie podkomisji w styczniu. Jedno posiedzenie w tej sprawie odbyło się na początku roku, natomiast wiemy, że teraz zaszły zmiany dotyczące tego projektu. Jako podkomisja chcielibyśmy się dowiedzieć, na jakim etapie jest to wszystko. Pewnie w posiedzeniu będą też uczestniczyły koncerny energetyczne, jako współwłaściciele tego projektu.

Druga rzecz. Jesteśmy tutaj daleko od polityki, ale chociaż autobusy elektryczne to oczywiście wielki sukces i nie ma co do tego wątpliwości, to dzisiaj samorządy zgła-

szają nam, że przy tych cenach energii i wszystkiego przestaje im się to podobać. Niektórzy zaczynają się niestety z tego wycofywać. To jest następny temat, jeżeli chcemy mówić o kwestiach elektromobilności. Pewnie w którymś momencie będziemy musieli podyskutować też o cenach energii.

Przechodzimy do kolejnej prezentacji – informacji na temat możliwości przyspieszenia rozwoju infrastruktury ładowania w Polsce. Przedstawia prezes zarządu GreenWay Polska pan Rafał Czyżewski. Oddaję głos.

Prezes zarządu GreenWay Polska Rafał Czyżewski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym przedstawić materiał opisujący wyzwania związane z infrastrukturą ładowania, które stoją przed elektromobilnością w kontekście regulacji AFIR – Alternative Fuels Infrastructures Regulations. Po pierwsze chcę pokazać, jakie widzimy główne bariery związane z rozbudową infrastruktur. Chcę również zaproponować pewne rozwiązania, które mają przybliżyć nas do realizacji tego celu.

Jestem prezesem zarządu GreenWay Polska, jednego z wiodących operatorów systemu ogólnodostępnych stacji ładowania. Jednocześnie jestem przewodniczącym Komitetu Operatorów Ogólnodostępnych Stacji Ładowania w ramach PSPA. Myślę, że mamy dość dobre rozeznanie, jak nasza branża zajmująca się infrastrukturą ładowania postrzega główne problemy i wyzwania związane z tą dziedziną. Zanim jednak przedstawię wyzwania związane z AFIR-em, chciałbym pokazać kilka podstawowych danych dotyczących tego, jak rozwija się rynek samochodów elektrycznych czy pojazdów elektrycznych w Polsce na tle rozwoju infrastruktury ładowania tych pojazdów.

To są dane, które pokazują, jak szybko przyrasta nam park samochodów elektrycznych z podziałem na pojazdy osobowe czy użytkowe. Są w tym zawarte zarówno samochody elektryczne, jak i samochody plug-in, które mogą ładować się z gniazdka, ale mają jeszcze silnik spalinowy. Jak widać, ten rynek rozwija się bardzo szybko. Szacujemy, że stan tego parku na koniec 2022 r. zbliży się do 65 tys. samochodów elektrycznych. Oznacza to siedmiokrotny wzrost liczby aut elektrycznych w porównaniu do końca 2019 r. To ogromny wzrost liczby pojazdów.

W tym czasie wzrosła również liczba stacji ładowania w Polsce – zarówno AC, jak i DC. Na koniec tego roku dojdziemy do liczby ok. 5 tys. Natomiast tak jak widać, te wzrosty nie są tak duże jak w przypadku wzrostu liczby samochodów elektrycznych. Jest to wzrost poniżej trzech w porównaniu do końca 2019 r. Widać wyraźnie, że tempo rozwoju floty samochodów elektrycznych jest znacznie większe niż tempo rozwoju infrastruktury ładowania. Myślę, że jest to jeden z większych problemów i jedno z wyzwań na przyszłość związanych generalnie z rozwojem elektromobilności w Polsce.

Jeżeli z kolei spojrzy się w przyszłość, to widać, że potrzeby w tym zakresie są znacznie, znacznie większe. Według prognoz Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych w 2025 r. liczba pojazdów elektrycznych w Polsce może przekroczyć 400 tys. Będzie to wymagało wybudowania 42 tys. punktów ładowania, niezbędnych, żeby zasilić taką flotę. Mówimy o ogromnych potrzebach związanych z rozwojem stacji ładowania. Jest to ośmiokrotny wzrost w stosunku do stanu obecnego. Tyle musi powstać stacji ładowania w bardzo krótkim czasie, dosłownie trzech lat, aby można było zaspokoić popyt związany z ładowaniem pojazdów.

To jest obraz wynikający z pewnych potrzeb rynkowych. Równolegle natomiast zbliżamy się do wdrożenia regulacji AFIR. Jest to element zaprezentowanego przez Komisję Europejską pakietu „Fit for 55”. Dyskusje i prace nad tym pakietem trwają od ponad roku. Prawdopodobnie zostanie on wdrożony na początku przyszłego roku i zastąpi dyrektywę Parlamentu Europejskiego z 2014 r. W przeciwieństwie do tej dyrektywy będzie już obowiązującym prawem, które będzie musiało być bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich. Pojawią się bardzo jednoznaczne wymogi dotyczące pewnych celów zawartych w regulacji AFIR. Obejmuje to bardzo wiele obszarów związanych generalnie z paliwami alternatywnymi. W zakresie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych jest mowa o takich tematach jak transparentność cen,

kwestia płatności na stacjach ładowania czy kwestia odpowiedniego oznakowania tej infrastruktury.

Myślę jednak, że najważniejsze elementy AFIR0u dotyczą celów związanych z budową odpowiedniej liczby stacji ładowania i mocy tych stacji ładowania, które muszą być realizowane przez państwa członkowskie. Są to przede wszystkim dwa punkty. Pierwszy punkt dotyczy tego, jaka musi być łączna moc punktów ładowania w zależności od liczebności floty pojazdów elektrycznych w państwach członkowskich. Poza tym jest to, co jest chyba największym wyzwaniem – kwestia rozwoju publicznej infrastruktury ładowania w sieci TEN-T, zarówno bazowej, jak i kompleksowej.

W zakresie pierwszego punktu, o którym wspomniałem, czyli mocy stacji ładowania zainstalowanych w państwach członkowskich, zostały zdefiniowane pewne wskaźniki, które odnoszą się do liczby zarejestrowanych pojazdów elektrycznych w zależności od udziału tych pojazdów w całym rynku pojazdów w danym kraju członkowskim. Wydaje nam się, że w 2025 r. będziemy w przedziale 1–2,5%. Będzie to więc nasz obowiązek, aby zrealizować wskaźnik na poziomie 2,5 kW dla każdego zarejestrowanego pojazdu elektrycznego bateryjnego i 1,75 kW w przypadku pojazdów plug-in.

To powoduje, że przed nami są przede wszystkim bardzo duże wyzwania związane z zapewnieniem odpowiedniej mocy ładowania dla pojazdów elektrycznych. W tej chwili szacujemy, że łączna moc wszystkich stacji ładowania w Polsce to ok. 9 MW. W zależności od ostatecznej wersji projektu AFIR już w 2025 r. ta moc może wynosić 400 MW, jeżeli przyjęta zostałby propozycja Rady Europejskiej, lub nawet ponad 1000 MW, jeżeli zostanie wdrożona regulacja zgodna z postulatami Parlamentu Europejskiego. Już w perspektywie kolejnych trzech lat wzrosty dotyczące infrastruktury są bardzo znaczące. Natomiast jeśli spojrzymy na rok 2030, to mówimy o kolejnych, wielokrotnych wzrostach w stosunku do stanu obecnego.

Dodatkowo projekt AFIR zakłada konieczność szybkiej budowy infrastruktury ładowania, głównie na miejscach obsługi pasażerów – przy autostradach, przy drogach szybkiego ruchu. Cele w tym zakresie są określone zarówno jeśli chodzi o odległość między poszczególnymi punktami, jak i moc, jaka musi być tam dostępna dla użytkowników samochodów elektrycznych. Ta moc ma rosnąć z roku na rok. To też jest bardzo duże wyzwanie, szczególnie, że odnosimy się nie tylko do samochodów osobowych, lecz również ciężarowych. One będą niewątpliwie rozwijane i potrzebują znacznie większych mocy ładowania, które obecnie są niedostępne. To jest niezbędne, aby mogła być rozwijana ta część transportu.

Stoi więc przed nami ogromne wyzwanie wynikające z tej regulacji, ale także, jak powiedziałem wcześniej, z bardzo konkretnych potrzeb rynkowych. W związku z tym w ramach prac komitetu PSPA zastanawialiśmy się, co zrobić, żeby przyspieszyć rozwój i zlikwidować bariery, które w tej chwili dostrzegamy w temacie budowy infrastruktury ładowania.

Pierwszym i podstawowym problemem, który w tej chwili napotykamy przy budowie stacji ładowania, jest bardzo długi czas oczekiwania na wybudowanie przyłącza przez operatorów sieci dystrybucyjnych. Ten czas jest bardzo długi, czasem sięga 2–3 lat. Tymczasem mówimy przecież o celach, które mają być zrealizowane do 2025 r. W tej chwili w kontekście dostępności przyłączy energetycznych pojawia się już bardzo poważny problem wynikający z braku czasu na zbudowanie tak dużej infrastruktury w tak krótkim czasie. Inna kwestia to niekorzystne warunki przygotowywane przez operatorów systemu dystrybucyjnego dla operatorów stacji ładowania. Przejawiają się one m.in. tym, że wskazane miejsce przyłączenia do sieci OSD jest oddalone o wiele metrów – czasami nawet setki metrów – od miejsca budowy stacji ładowania. To z kolei powoduje konieczność ponoszenia znacznych kosztów na przyłączenie stacji oraz problemy z czasem realizacji projektu przez operatorów stacji ładowania. Niejasne są również procedury związane z przyłączaniem infrastruktury do sieci niskiego czy średniego napięcia. Przez OSD są tutaj stosowane różne praktyki.

Kolejny element, który często napotykają firmy budujące infrastrukturę ładowania przy autostradach i drogach szybkiego ruchu, dotyczy struktury własnościowej struktury energetycznej, która znajduje się na tzw. MOP-ach. W dużej części ta infrastruk-

tura jest własnością Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. To powoduje, że w sytuacji konieczności zlokalizowania tam punktów ładowania o znaczącej mocy, niezbędne jest budowanie równoległej struktury energetycznej, która ma być związana tylko i wyłącznie z infrastrukturą ładowania pojazdów elektrycznych. Wydaje się to mało zasadne. Lepiej by było, gdyby rozwój infrastruktury energetycznej na MOP-ach był bardziej zunifikowany.

Przygotowaliśmy pewien pakiet propozycji, które miałyby zmienić ten stan rzeczy. Jest to opisane w raporcie przygotowanym przez PSPA. Ten raport odnosi się do wyzwań i barier związanych z wdrażaniem AFIR-u w Polsce. Wydaje się, że najlepszym sposobem zaadresowania tych tematów byłoby przygotowanie założeń specjalnej ustawy, która miałaby umożliwić realizację celów wynikających z AFIR-u, przede wszystkim po to, żeby skrócić czas budowy przyłączeń niezbędnych dla rozwoju ogólnodostępnych stacji ładowania. Jednocześnie wdrażałaby pewne mechanizmy, które ułatwiałyby realizację celów związanych z budową infrastruktury przyłączeniowej i stymulowałyby OSD. Doprowadziłaby też do uporządkowania struktury własnościowej infrastruktury energetycznej na miejscach obsługi podróżnych. Propozycje szczegółowych rozwiązań są zawarte w tym raporcie, o którym wspominałem. Nie będę ich może teraz szczegółowo omawiać.

Chciałbym natomiast bardzo mocno podkreślić, że nie są to tylko i wyłącznie propozycje, które mówią, że operatorzy systemów operacyjnych powinni coś zrobić dla branży, która zajmuje się rozwojem infrastruktury ładowania. Wskazujemy tam również wiele rzeczy, które mogą ułatwić budowę przyłączy dla stacji ładowania, np. poprzez wdrożenie odpowiednich procedur administracyjnych. Już mamy to zawarte w przepisach prawnych związanych z inwestycjami o charakterze strategicznym. Mamy też propozycje związane z tym, żeby ułatwić OSD uzyskiwanie praw do nieruchomości, przez które mają przechodzić inwestycje liniowe. Jest to więc zbiór pewnych sugestii i propozycji, które moim zdaniem są naprawdę bardzo ważne, jeżeli chcemy zrealizować cele wynikające zarówno z regulacji AFIR-u, jak i z potrzeb rynku, który rozwija się bardzo szybko.

Tak jak często powtarzam, jeżeli tego nie zrobimy, to za jakiś czas problemem może być to, że Polska nie będzie w stanie spełnić wymagań wynikających z tych regulacji. Jednak, co jest jeszcze ważniejsze, infrastruktura ładowania dla pojazdów elektrycznych będzie niewystarczająca w stosunku do popytu na te usługi wśród posiadaczy samochodów elektrycznych. To może być bardzo istotną barierą dla rozwoju elektromobilności w naszym kraju.

Proponowane rozwiązania mają wspierać rozwój rynku elektromobilności na masową skalę i wpisywać się w realizację celów wynikających z AFIR-u. Zapraszam do lektury opracowania. Jak rozumiem, jest ono dostępne na stronach PSPA. Myślę też, że moglibyśmy rozesłać ten materiał po spotkaniu do wszystkich uczestników.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, tak. My też roześlemy ten materiał. Dziękuję, panie prezesie.

Przechodzimy do punktu trzeciego. To jest chyba kluczowa sprawa – informacja na temat roli operatorów systemów dystrybucyjnych. Zwracam natomiast uwagę na dane, które pojawiły się na tym spotkaniu. Wiem trochę, jak funkcjonują operatorzy systemów dystrybucyjnych. Dziś niewątpliwie trzeba trochę zmienić to podejście. Jeżeli obecnie mamy 5 tys. stacji, a aby zrealizować założenia AFIR w 2025 r. musimy mieć 42 tys. stacji… Jeśli mowa o mocach, to te 350 MW przyłączonej w taki czy inny sposób do sieci dystrybucyjnej nie zniszczy tej sieci. Mam wrażenie, że to nie jest jakaś wielka sprawa.

W związku z tym dzisiaj rozmawiamy raczej o ułatwieniach proceduralnych. Trzeba tu zrozumienia jednej i drugiej strony oraz być może wypracowania kompromisu. Inaczej nie zrealizujemy tego przez te trzy lata. Na pewno potrzebne są ułatwienia i ścieżki upraszczające procedury dotyczący budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Dla jasności – jest to robione dla polskich sieci energetycznych. Ostatnio procedowaliśmy ustawę dotyczącą budowy elektrowni atomowej. Tam jest już wpisane, że i operatorzy,

i dystrybutorzy, i wszyscy inni budują bardzo szybko, w ogóle nie muszą nikogo pytać. To jest po prostu możliwe. W tej chwili trzeba to jednak niewątpliwie wypracować.

Panie prezesie, przed panem ciężkie zadanie. Czuję jednak, że to wszystko się skończy bardzo dobrze. Znam przecież operatorów sieci dystrybucyjnych – oni chcą wszystko zrealizować. Proszę bardzo.

Prezes zarządu Polskiego Towarzystwa Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej Robert Zasina:

Dziękuję, panie przewodniczący.

W czasie kolejnych spotkań, podczas których rozmawiamy o polskiej gospodarce i rozwoju, wszyscy w pewnym momencie przedstawiania swoich działań i propozycji mówią, że elektroenergetyczna infrastruktura sieciowa jest kluczowa. Pokazuje to też dzisiejsze spotkanie. Spośród elementów składających się na elektromobilność wskazywane są sieci dystrybucyjne. Jeżeli one nie otworzą się odpowiednio na rozwój, to on po prostu nie nastąpi. Ze strony operatorów mogę powiedzieć, że mamy tego świadomość. Widzimy, co się dzieje i mamy świadomość, jakie są oczekiwania wobec operatorów.

Proszę przyjąć, że to nie jest tak, że operatorzy żyją w swoim świecie i odmawiają przyłączenia czy stawiają takie, a nie inne warunki. Nie, świadomość jest pełna. Na każdym spotkaniu mówimy, co powinno się zmienić, żeby okoliczności działania operatorów systemów dystrybucyjnych były sprzyjające dla wszystkich tych, którzy potrzebują energii elektrycznej. Potrzebuje jej zresztą każda działalność. Gdzie się nie obrócimy, każdy potrzebuje energii elektrycznej.

Dzisiaj rozmawiamy o elektromobilności. Miejmy jednak świadomość, że najbliższe lata to będzie ogromny boom przyłączeniowy. To już się stało. Dotyczy to szczególnie energetyki odnawialnej. Mówimy o energetyce odnawialnej rozproszonej, czyli działaniach przyłączeniowych, które wpływają na setki tysięcy kilometrów. W różnych miejscach – nieraz wszyscy są zaskoczeni, że to właśnie tam trzeba przebudować sieć. Nie mówię o punktach i stacjach ładowania, bo one są bardzo często lokalizowane w miejscach zurbanizowanych. Jednak jeśli chodzi o energetykę odnawialną, to jest całkowicie inaczej. Mówię to dlatego, że nakładają się na siebie dwie rzeczy – boom potrzeby inwestycyjnej w sieci i kilka branż czy dziedzin gospodarki, które po prostu potrzebują infrastruktury sieciowej.

Szanowni państwo, przypomnę też wszystkim, że operatorzy sieci dystrybucyjnej to taki biznes, o którym można powiedzieć, że w 100% jest finansowany przez całe społeczeństwo. Jesteśmy przedsiębiorstwami regulowanymi. Mamy taryfy dla energii elektrycznej, mamy plany rozwoju. Do wszystkich potrzeb rzeczowych mamy przypisane potrzebne kwoty pieniędzy, które poprzez taryfy są finansowane przez całe społeczeństwo. Miejmy to na uwadze. We wszystkich branżach, o których jest mowa, że potrzebują się rozwijać i musi być boom, jest też punkt dotyczący dofinansowania. Widziałem to na slajdach. Każda branża – OZE, elektromobilność, budowa i odbiorcy samochodowi – potrzebuje wsparcia.

Szanowni państwo, sieci dystrybucyjne potrzebują zewnętrznego wsparcia. Jeżeli tego nie będzie, to będziemy mieli problem. Potrzebne są przecież ogromne pieniądze. My mówimy także o tym. Nie wyświetlam już prezentacji, bo ona była już powtarzana x razy na iluś spotkaniach. Zastanawiam się, czy to nie jest już jakieś osłuchane, nudne, czy może nikt już w to nie wierzy ani nie patrzy na to. Szanowni państwo, potrzebne są ogromne pieniądze na sieci.

Zanim przejdę do spraw elektromobilności, powiem o jednej rzeczy. Ostatnio z inicjatywy prezesa Urzędu Regulacji Energetyki podpisaliśmy dokument pt. „Karta efektywna transformacji sieci dystrybucyjnych polskiej energetyki”. Zaczęliśmy się tym zajmować jeszcze w zeszłym roku, ale zakończyliśmy pracę 7 listopada. Szanowni państwo, warto zajrzeć do tego dokumentu. Zachęcam. On jest dostępny na stronie URE. Zobaczą tam państwo, o jakich pieniądzach jest mowa. Do 2030 r. operatorzy w minimalnym zakresie – podkreślam, minimalnym – potrzebują blisko 130 mld zł. Gdybyśmy mieli idealnie zrealizować wszystkie rzeczy, o których mówimy i jeszcze wyprzedzić swoje działania… Jest przecież oczekiwanie, żeby było w ten sposób: składam wniosek o przyłączenie, otrzy-

muję warunki i powinienem w akceptowalnym, normalnym czasie mieć już to przyłączenie. Operatorzy musieliby działać z wyprzedzeniem.

Jeśli mielibyśmy to osiągnąć, to musielibyśmy nazbierać jeszcze 30% tej kwoty, tych pieniędzy. Kwoty są ogromne. Dlatego mówimy, że to nie może być tylko taryfa. Taryfa tego nie udźwignie, to musi być też finansowanie zewnętrzne. Ono się już pojawia. To też trzeba powiedzieć – mamy już zestawienia, w których wchodzą zewnętrzne wsparcia unijne. Mówimy o tym, że potrzeby, o których mowa, rosną wręcz z każdym miesiącem. Z każdym miesiącem pojawiają się też nowe potrzeby. Już nie tylko z każdym rokiem, ale też z każdym miesiącem.

Dzisiaj jest prezentacja o punktach ładowania i powiem też o tym. Nie będę jednak mówił o tych punktach na dwadzieścia kilka czy nawet sto kilka kilowatów. Mówimy tu o ładowaniu ciężarówek, które potrzebują ponad 1 GW mocy. To jest niesamowita moc. Nikt sobie nie wyobrażał, że na MOP-ie będzie punkt, który będzie miał taką moc. Widzą państwo, ile tam stoi ciężarówek. Jeżeli nawet co szósta albo co piąta ciężarówka będzie potrzebowała doładowania, to są to ogromne moce.

Teraz tak – elektromobilność. Z naszej strony, ze strony operatorów, początki były takie, że oprócz podstawowej kwestii przyłączania kawałka między widoczną wspólną siecią a miejscem, w którym budowany jest punkt ładowania, był również problem rozbudowy i modernizacji całej sieci. Za tym kryje się w tle przebudowa, której niekiedy nie widać. Nikt nie wie, że nawet dla punktów ładowania o średnim napięciu tę sieć w tle może być trzeba przebudować w linię na odległości nawet do 50 km. Tam, gdzie ma być ten punkt czy MOP, nikt tego nie widzi. Zastanawia się, o co chodzi, bo przecież idzie linia, więc trzeba tylko się podłączyć i koniec. To tak nie wygląda, szanowni państwo. To jest pierwszy element.

Zdarzył się nam także drugi element, który zmieniły przepisy. Chodzi o to, że OSD mieli obowiązek wybudować stacje ładowania. Pojawił nam się ten element. Przepisy się zmieniły – okazało się, że operatorzy systemu dystrybucji nie powinni być właścicielami. Rozpoczynamy wręcz za chwilę procesy i będziemy sprzedawać te stacje ładowania. Wydatkowaliśmy ileś tam pieniędzy. Odbieram to tak, że naszą rolą było to, żeby wystartować, i bardzo dobrze się stało. Mówię jednak o tym, ponieważ to też są wydatkowane pieniądze. Proces budowy tych stacji jeszcze trwa. Obecnie operatorzy systemów dystrybucyjnych zbudowali ponad 700 punktów ładowania. Dwóch operatorów będzie jeszcze realizować swoje zadania przez prawie cały następny rok. Myślę, że tych punktów ładowania wyjdzie ok. 1600–1700. To jest element, który będzie nas też kosztował finansowo. Trzeba to będzie wybudować i zrealizować.

Zostały tutaj pokazane pewne elementy, propozycje. Pan prezes Czyżewski mówił o tym, że warto by w przepisach wprowadzić zmiany usprawniające. Podpisuje się pod tym obiema rękami. Wiele z pokazanych tu elementów i propozycji zapisów jest spójnych z tym, co my jako operatorzy pokazujemy już od kilku dobrych lat. Chodzimy i mówimy, że jest potrzeba zmiany przepisów. Chodzi głównie o to, że budujemy sieci dystrybucyjne na terenach rozproszonych, gdzie są właściciele działek. Niestety proces administracyjny zdobywania uprawnienia do zmiany linii…

Szanowni państwo, wiele z tych wszystkich linii, które państwo widzą, ma po 30 i więcej lat. Te linie idą tam tylko dlatego, że zostały wybudowane według przepisów z tamtych lat. Jeżeli chcemy je przebudować – dostosować do większej mocy, wymienić przewód, zmodernizować – musimy normalnie prawnie uzyskać na to zgodę od właścicieli. Niestety, jest to trudne. Wszyscy ci, którzy budują w nowych miejscach różne nowe obiekty, wiedzą o tym, że zgody są bardzo trudne do zdobycia. To jest podstawowy problem.

Przedstawione tutaj propozycje są spójne z postulatem, żeby zrobić coś w celu odpowiedniego skrócenia procesu administracyjnego i uzyskiwania zgód. Jednym z elementów jest specustawa. Faktycznie, pierwszy raz pojawi się sieć dystrybucyjna. Wyszedł projekt specustawy do projektów strategicznych, ale sieci przesyłowych. Jakoś tak się stało, że dostaliśmy zgodę na to, żeby dopisać do tej ustawy inwestycje sieciowe 110 kW, powiązane z sieciami przesyłowymi. Liczę na to, że uda się przyjąć i zatwierdzić tę specustawę. To jest bardzo ważne.

Zaraz powiem, dlaczego to jest bardzo ważne też dla elektromobilności. To jest właśnie ten element. Nie ukrywamy jednak, że jako operatorzy systemów dystrybucji i PTPiREE zaproponowaliśmy wszystkie zapisy do specustawy dotyczące w ogóle sieci dystrybucyjnej, począwszy już od niskiego napięcia. Mówimy tu o elementach, które mają niskie lub średnie napięcie. Jeżeli tylko chcemy złożyć razem to, co zgłosiło Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, to my możemy tylko się wymienić i tak zrobić. I tak wyjdzie nam to, co chcemy.

Punkty ładowania, które wybudowaliśmy, są niewielkiej mocy. Z informacji, które zebrałem, wynika, że jest to 24–30 kW. Może sporadycznie, w niektórych punktach, jest to trochę więcej. Patrząc na to, co się dzieje i jest tutaj przedstawiane, będziemy chyba musieli zapominać o takich mocach. Jeżeli klient zainteresuje się tymi wszystkimi samochodami, to będzie oczekiwał albo ładowanych niską mocą w obiektach, w domach, albo szybko ładowanych. Nikt nie ma czasu na to, żeby zostawić samochód na długo. Wchodzi tu w grę tylko czas wypicia kawy. To będą duże moce. Jeżeli musimy się przygotować do dużych mocy, to znaczy, że wszystkie miejsca, gdzie zakładamy, że będą punkty ładowania, są do tego nieprzygotowane.

Powoli dochodzę do AFIR i tego, co będzie się działo w najbliższych latach, czyli oczekiwania budowy stacji ładowania dla małych i dużych pojazdów. Jako operatorzy jesteśmy aktywni i bierzemy otwarty udział w pracach nad projektem koordynowanym przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska. Ostatnio współpracujemy też z panami prezesami. Otrzymaliśmy listę MOP-ów i pozostałych punktów, co do których jest duże prawdopodobieństwo, że będą tam punkty ładowania. Odbywa się także szukanie miejsc, w których będą punkty ładowania o dużej mocy. Rozpoczęliśmy pracę, analizujemy każdy punkt.

Ustaliliśmy, że do końca listopada przekażemy pierwszą partię naszych analiz dotyczących tych punktów i tego, co trzeba zrobić. Pracujemy intensywnie, współpracujemy. Ważne jest, żebyśmy doszli do momentu określenia, gdzie będą te stacje i punkty ładowania. Musimy dać sobie czas na wybudowanie lub przebudowanie sieci. Ważne jest też, aby w przypadku potwierdzenia, że stacja będzie wybudowana w danym punkcie, właściciel tego obiektu jak najszybciej zgłosił wniosek o wydanie warunków i podpisał umowę przyłączeniową. Z tym bywa różnie. Zawsze mówię, że każdy twierdzi, że chce się przyłączyć, ale jak przychodzi do podpisania umowy przyłączeniowej z pewnymi zobowiązaniami dla strony odbiorczej umowy, to podmioty zwlekają z jej podpisaniem. W umowach przyłączeniowych nie jest zapisany tylko obowiązek po stronie operatora, lecz także po stronie odbiorcy.

Na koniec mojej wypowiedzi chciałbym otworzyć pewną dyskusję. Przeliczyliśmy, ile będzie kosztowało operatorów to, co jest zawarte w AFIR – drogi TEN-T i punkty ładowania. Szanowni państwo, w przeliczeniu na całą Polskę wychodzą nam już teraz prawie 2 mld zł. To są ogromne kwoty. Na pewno musimy szukać zewnętrznych źródeł finansowania. Podpisujemy się pod tym. Wiemy, że Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska ogłasza już programy. Mieliśmy spotkanie. Pierwsze programy już były, natomiast dotyczyły tych mniejszych punktów. Kolejne punkty będą następne. Bardzo dobrze. Oby to tylko nie był koniec i pojawiły się następne programy z możliwością wsparcia. To jest jedna rzecz.

Zawsze mówię o tym, że elektromobilność to nie tylko widziany samochód. Panowie pokazali tutaj, co znaczy elektromobilność. To znaczy rozwój potężnej działalności gospodarczej, m.in. firm produkujących komponenty do samochodów i stacji ładowania. Chcę potwierdzić, że w Polsce ulokowały się duże firmy, które wytwarzają komponenty. Potwierdzam, że na terenie Taurona jest kilka miejsc, w których są potężne firmy potrzebujące setek megawatów mocy. Wiemy, że np. do produkcji baterii są potrzebne wysokie moce. Tam też trzeba będzie wybudować sieci, przebudować.

Trzeba na to ogromnych pieniędzy. Element finansowy jest moim zdaniem podstawowy. Żeby to odbywało się sprawniej i szybciej, trzeba doprowadzić do zmian przepisów prawa. Wiele tematów już się w projektach pojawiło. Mam nadzieję, że to po prostu zostanie uchwalone, więc będą tego efekty.

Dziękuję bardzo.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję, panie prezesie.

Cieszę się z tego dobrego klimatu. Nie jest tajemnicą, że jeżeli chodzi o operatorów sieci dystrybucyjnych, to wszyscy przedsiębiorcy narzekają na operatorów sieci dystrybucyjnych. Narzekają właśnie na terminy i wszystkie inne rzeczy. Co do tego nie ma żadnych wątpliwości. Trzeba jednak oczywiście zrozumieć także tę drugą stronę.

Prawda jest taka, że największym problemem jest chyba to, że w tych wielkich koncernach nie jesteście niezależni. Wielkie koncerny nakładają na was jakieś plany finansowe, niekoniecznie zgodne z taryfami, o których mówił pan prezes. Jest przedstawiciel Enei, więc dyskutowaliśmy o tym. Sam zresztą zgłaszałem na posiedzeniu Komisji, że są ograniczenia, jeżeli chodzi o inwestycje w OSD. Jeżeli w takim momencie ogranicza się inwestycje w sieci dystrybucyjne, to nie pojedziemy z tym do przodu.

Nie ma natomiast wątpliwości co do tego, że muszą być środki zewnętrzne. Taryfa tego nie załatwi. Teraz już jednak wchodzimy w element polityki, czyli „Krajowy plan odbudowy”. Na posiedzeniu podkomisji rozmawialiśmy o tym, ile tam jest środków finansowych, jeżeli chodzi o elektromobilność i rozwój infrastruktury. To są po prostu pieniądze, które można by spokojnie wydatkować na te rzeczy. Oczywiście jak spotkamy się po posiedzeniu Komisji, to prosiłbym już o te proponowane przez was rozwiązania ustawowe. Wtedy moglibyśmy zapytać formalnie rząd, na jakim obecnie jest to etapie i jak ewentualnie można przyspieszyć te działania legislacyjne. To jest dzisiaj kluczowa sprawa.

Natomiast co do tych budowanych stacji ładowania, to rzeczywiście tak było. Pamiętam, że analizowaliśmy to na posiedzeniu Komisji. Nie wszyscy operatorzy sieci dystrybucyjnej podeszli z sercem do tych zapisów ustawowych. Osoby, które były wówczas na posiedzeniu, pamiętają, że były firmy, które dwa lata temu wykazywały stan realizacji na poziomie 0. Niewątpliwie czempionem była Enea. Wiem jednak, że Enea ma z tym teraz problem. O tym też pewnie porozmawiamy w czasie dyskusji.

Łagodnie przechodzimy już do środków finansowych, czyli informacji na temat wsparcia finansowego dla rozwoju rynku infrastrukturalnego. Mówimy tu o środkach z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska. Tych środków zewnętrznych może być jednak jeszcze więcej. Absolutnie zgadzam się co do oczekiwań, o których powiedział pan prezes, tych 130 mld zł. Prezes URE też potwierdzał, że jest to taki rząd wielkości. Oprócz Narodowego Funduszu będzie to też wymagało środków zewnętrznych, szczególnie środków europejskich. Musimy zdawać sobie z tego sprawę.

Oddaję głos panu prezesowi w sprawie informacji na temat wsparcia finansowego dla rozwoju rynku infrastrukturalnego. Proszę bardzo.

Zastępca prezesa zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Artur Michalski:

Artur Michalski, wiceprezes zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Bardzo dziękuję za zaproszenie, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, zarówno fundusz narodowy, jak i fundusze wojewódzkie to instytucje, które finansują również elektromobilność i jej rozwój. Nazwałbym to nawet ekomobilnością, ponieważ mówimy tu też o wodoromobilności i różnych zeroemisyjnych rozwiązaniach, jeśli chodzi o transport. Na podkreślenie zasługuje fakt, że wszystkie te środki to znaczone środki krajowe, które pochodzą z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Dzisiaj akurat rozmawiamy o infrastrukturze ładowania, ale oprócz programów, które służyły na rzecz zakupów autobusów elektrycznych… Tam też był rozwój infrastruktury, bo przy okazji zakupów autobusów były sfinansowane również stacje ładowania, w tym również ogólnodostępne stacje ładowania oraz stacje ładowania zamknięte w parku autobusowym. Poza tamtymi programami mamy też takie, które są przeznaczone wyłącznie na infrastrukturę ładowania. W tych programach mamy już złożone w czterech naborach…

Wspomnę też o czwartym naborze, bo co prawda nie chodzi tam o stacje ładowania, ale chodzi o stacje tankowania wodoru. Mamy dane co do poszczególnych kategorii. Na stacje ładowania o mocy nie mniejszej niż 22 kW mieliśmy przeznaczony budżet w wysokości 70 mln zł. Złożonych zostało 59 wniosków na kwotę ponad 10 mln zł. Na stacje

ładowania o mocy od 50 do 150 kW było przeznaczonych 315 mln zł. Złożono 130 wniosków. Na stacje ładowania o mocy ponad 150 kW był przeznaczony budżet w wysokości 315 mln zł. Zostało złożonych 16 wniosków. Jest coraz większe zainteresowanie stacjami ładowania o mocy większej niż 150 kW.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Na jaką kwotę?

Zastępca prezesa zarządu NFOŚiGW Artur Michalski:

315 mln zł.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, ale to jest budżet. Na jaką kwotę?

Zastępca prezesa zarządu NFOŚiGW Artur Michalski:

338 mln zł. Będziemy to jednak przesuwać, bo mamy taką możliwość. Już mówię, to zaraz będzie jasne.

Ostatnia kategoria to stacje tankowania wodoru. Mieliśmy budżet w wysokości 100 mln zł. Zostało złożonych 5 wniosków na kwotę 70 mln zł. Łącznie złożono 210 wniosków na kwotę 612 mln zł. Właściwie to było prawie 613 mln zł, bez jakichś groszy. Z tych złożonych wniosków wyszła pula 2 tys. stacji ładowania na 5 tys. punktów ładowania.

W tej chwili mamy otwarty nabór na stacje tankowania wodoru na kwotę niespełna 30 mln zł. On trwa od 1 listopada do 31 stycznia. Planujemy jeszcze kolejny nabór na stacje ładowania. Nie mamy jednak jeszcze uzgodnienia notyfikacji na ten nabór w Komisji Europejskiej. W związku z tym jeszcze czekamy, ale jest on generalnie zaplanowany na styczeń, czyli na za dwa miesiące. Tam będą kolejne środki. Generalnie na cały program mieliśmy budżet w wysokości 870 mln zł. Część wniosków, które złożyły się na te 612 mln zł, pewnie się wycofa, tak jak to bywa zazwyczaj. Liczymy, że ok. 30–40% z tych 870 mln zł zostanie jeszcze na kolejne nabory.

Co jeszcze należałoby dodać? To generalnie chyba wszystko, jeżeli chodzi o te środki.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Pewnie będą jeszcze pytania, panie prezesie.

Zastępca prezesa zarządu NFOŚiGW Artur Michalski:

Tak, to wtedy odpowiem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Na pewno będą jakieś pytania. Dziękuję za tę informację.

Przechodzimy do ostatniego punktu przed rozpoczęciem dyskusji. O tym już wspominaliśmy przy prezentacjach. Chodzi o informację na temat Projektu optymalnego rozmieszczenia infrastruktury ładowania przy drogach sieci transportowej TEN-T zgodnie z wymogami AFIR-u. Prosiłbym pana dyrektora Szymona Bylińskiego, dyrektora Departamentu Elektromobilności Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska, o krótką informację na ten temat. Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska Szymon Byliński:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, może nie będę powtarzał informacji dotyczącej liczby i rozmieszczenia infrastruktury związanej z AFIR-em. Bardzo ładnie przedstawił to już na prezentacji pan prezes Czyżewski. Rzeczywiście, rozmieszczenie stacji ładowania wzdłuż sieci dróg TEN-T będzie dla nas wyzwaniem. W tym roku przystąpiliśmy już natomiast do analizy, ile punktów ładowania i w jakim rozmieszczeniu będzie najbardziej efektywne. Przygotowaliśmy zamówienie publiczne zlecające analizę rozmieszczenia stacji ładowania wzdłuż korytarzy bazowych TEN-T. Zamówienie to zostało rozstrzygnięte i wykonawca – Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – prowadzi prace, które mają się zakończyć do połowy grudnia. Ma to odpowiedzieć nam właśnie na pytanie, na których parkingach i MOP-ach z różnych względów najlepiej rozmieścić stacje ładowania.

Jednocześnie w ramach tych prac bardzo blisko współpracujemy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz z przedstawicielami operatorów systemów dystrybucyjnych. Oni po prostu dostarczają nam informacje do tej analizy. Można powiedzieć, że ta analiza jest znakomitym przykładem współpracy międzysektorowej różnych podmiotów we wspólnym celu. Chciałbym za to wszystkim bardzo serdecznie podziękować.

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych jako wykonawca zwróciło się do podmiotów rynkowych do wskazania lokalizacji, w których byliby zainteresowani rozwojem działalności w zakresie punktów ładowania. Zostały wskazane 293 lokalizacje. Przekazaliśmy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zapytanie dotyczące 183 lokalizacji, z czego 157 lokalizacji to miejsca obsługi podróżnych.

Kryterium, którym kierowaliśmy się przy wybieraniu lokalizacji, to zainteresowanie operatorów stacji ładowania. Nie można było natomiast zmieścić tych stacji co 60 km w ramach lokalizacji wskazanych przez poszczególne podmioty. Braliśmy więc pod uwagę kryteria dotyczące obecności infrastruktury ładowania, odległości od infrastruktury ładowania, która znajduje się po drugiej strony autostrady w przeciwległym MOP -ie, kategorii MOP-ów oraz ich wielkości. Obecnie spływają do nas informacje dotyczące stacji ładowania w tych lokalizacjach.

My z kolei przekazaliśmy tę informację do Polskiego Towarzystwa Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej, żeby ocenili to pod kątem możliwości sieci elektroenergetycznych oraz oszacowali koszty związane z budową lub rozbudową tej sieci. Mamy nadzieję, że na końcu dostaniemy informacje na temat kosztów lokalizacji pod kątem tego, jak najlepiej rozmieścić punkty, biorąc pod uwagę projekt rozporządzenia o rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. To ciągle jest projekt. Wszystkie zawarte w nim cele to na razie cele projektowane. Parlament Europejski ma bardziej ambitne podejście niż Rada. Zobaczymy, z jakimi zakończymy celami.

Chciałbym natomiast podkreślić, że oczywiście z jednej strony jest to kwestia rozwoju stacji ładowania, ale z drugiej strony należy też pamiętać o systemie elektroenergetycznym. Cała gospodarka będzie się w najbliższym czasie elektryfikować. Trzeba będzie uwzględnić interesy różnych branż. W związku z tym na pewno w najbliższych latach czeka nas dużo związanej z tym pracy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

Przeszliśmy przez pięć informacji. Myślę, że mamy obraz aktualnej sytuacji. Teraz warto podyskutować o tym, co zrobić, aby ją poprawić i aby w zakresie elektromobilności było znacznie lepiej niż do tej pory. W takim razie otwieram dyskusję. Proszę o zgłaszanie się i o przedstawianie się, tak jak wspomniałem.

Proszę bardzo, pani prezes.

Dyrektor Biura Volkswagen Group Polska Ilona Antoniszyn:

Dzień dobry. Dziękuję za te bardzo ciekawe prezentacje. Volkswagen, Ilona Antoniszyn, dyrektor ds. public affairs w Grupie w Polsce.

Jesteśmy grupą, która ma 9 zakładów produkcyjnych, 15 spółek i 22 tys. zatrudnionych ludzi. Sprawa przejścia z technologii spalinowej na technologię elektryczną i napędy elektryczne jest więc dla nas bardzo ważna. Jesteśmy teraz na etapie kreowania tej części, która była w prezentacji pana Mazura na temat produkcji. Teraz już odliczamy czas od tyłu.

Od 2035 r. nie będą mogły być wprowadzane żadne samochody spalinowe. To znaczy, że możemy już dokładnie powiedzieć, że mamy 12 lat na przekształcenie naszych zakładów ulokowanych w Polsce i zakładów naszych dostawców pod kątem komponentów lub całych samochodów elektrycznych. Przeszliśmy przez wszystkie elementy, które były w tej prezentacji – jakie mogłyby być kłopoty i co powinno zostać w Polsce rozwinięte w celu elektromobilności w zakresie produkcji.

Muszę powiedzieć, że z tych pięciu pokazanych zakresów Polska wypada bardzo dobrze w czterech. W tematach edukacyjnych, wsparcia inwestycyjnego, współpracy gmin i wszelkiego rodzaju sprawach inwestycyjnych. Jesteśmy pod wrażeniem tego, co się dzieje i istniejących instrumentów wsparcia. Za wielkie wsparcie dziękuję ARP,

bo jest tam wykonywana ogromna praca. Nie bez znaczenia jest również wspieranie rynku elektromobilności i praca wykonywana przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz NFOŚ. To też bardzo pozytywnie wpływa na ocenę lokalizacji.

Jedynym i ostatecznym tematem, który pozostaje przy porównaniu naszej konkurencyjności z innymi lokalizacjami, nie jest tylko kwestia infrastruktury energetycznej. W tej kwestii mogę przyznać, że nie mogę powiedzieć negatywnego słowa zarówno o operatorach, jak i o sieci. Jest pełne zrozumienie sytuacji. Pozostał więc ostatecznie jeden punkt – ceny energii.

Produkcja samochodów elektrycznych i ich komponentów, w szczególności baterii, wymaga ogromnych ilości energii, nieporównywalnych do normalnej produkcji samochodu spalinowego. Przechodzimy do zupełnie innej ligi korzystającej z zupełnie innych poziomów energii. Fabryka komponentów, w szczególności samych baterii, to ok. 2,5 TWh rocznie. To wytrąca z równowagi cały biznesowy model takiego przedsięwzięcia.

Nasi pracownicy są oczywiście tym przejęci, bo mieć przed sobą tylko 10 lat możliwości zatrudnienia… My również patrzymy na całą strukturę, którą z ogromnym sukcesem wybudowaliśmy w Polsce i jesteśmy w ogromnym kłopocie. W jaki sposób zapewnić środki na inwestycje, które muszą się wydarzyć teraz? Jeżeli one się teraz nie wydarzą… Wiedzą państwo, jak wygląda uruchomienie produkcji. Produkcja wymaga kilku lat na to, aby ją uruchomić, aby wejść na rynek i wejść do modelu. 10 lat to nie jest praktycznie żaden czas. W latach 2025–2026 powinniśmy już produkować w Polsce, jeżeli chcielibyśmy być graczem na rynku w roku 2035.

Mamy więc teraz dwa ogromne tematy. Są to jedyne tematy, które są w stanie obniżyć ceny energii – bezpośrednie łącze i rola wiatraków. Wiedzą państwo, że mamy w Polsce 20 GW mocy zainstalowanej, zupełnie bez porównania z innymi krajami. Produkcja w sektorze elektromobilności może być tylko i wyłącznie zielona. Musi być dokładnie wskazane źródło. Nie mogą to być tylko certyfikaty, musi być wskazane konkretne źródło, z którego jest pobierana energia. To musi być na terenie Polski i musi być udowodnione.

Proszę państwa, jesteśmy w ogromnym kłopocie i prosimy o wsparcie Komisji. To są następne tygodnie, maksymalnie miesiące, które przeważą o tych tematach.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo za tę informację. Dotknęliśmy w ogóle polityki energetycznej Polski i polityki rządu. To jest rzeczywiście poważny temat. W kontekście elektromobilności zwraca na to uwagę również wielu użytkowników. Mówią: „Dobrze, kupię sobie samochód elektryczny, ale jeśli prąd jest produkowany z węgla, to nie ma to najmniejszego sensu".

Rzeczywiście, to jest bardzo istotny problem, bardzo istotna sprawa. Dzisiaj będziemy na pewno zabiegali szczególnie o odnawialne źródła energii. Chociaż jest też problem, o którym mówił pan prezes Zasina – kwestia przyłączenia tego wszystkiego do sieci przesyłowej i dystrybucyjnej. Jednak uruchomienie OZE to dzisiaj kluczowa sprawa. Przecież na elektrownię atomową będziemy czekali co najmniej z 15 lat, bo szybciej nie da rady. To jest dzisiaj jedyne rozwiązanie. Myślę, że o tym też będziemy musieli porozmawiać.

Proszę bardzo, kto się zgłasza? Proszę.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Jakub Faryś, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ze swojej strony mam pewną refleksję. Zrobiłem sobie kilka notatek i tam jest tak: „Jak się coś nie zdarzy, to nie będzie", „trzeba", „powinniśmy", „wyzwanie" itd. Wielokrotnie padały tutaj takie słowa i wciąż padają wielokrotnie. Myślę natomiast, że jest to taki moment, w którym powinniśmy przestać mówić o tym, co powinno być, a zwrócić się o pomoc do parlamentu czy do rządu.

Maciek prezentował główne punkty, jeżeli chodzi o naszą sytuację. W tej chwili jesteśmy krajem na mniej więcej piątym czy szóstym miejscu w Europie, jeśli chodzi o produkcję części i podzespołów. Jednak ten sukces jest sukcesem inwestorów, o czym przed chwilą wspominała pani dyrektor Antoniszyn. To inwestorzy produkują i wnoszą dużo pieniędzy. Jeżeli dzisiaj mniej więcej 50% polskich producentów części i podzespołów

ma produkcję przeznaczoną dla branży klasycznej motoryzacji, czyli motoryzacji spalinowej, to dość łatwo umiem sobie wyobrazić, że jeżeli w Polsce nie będzie przyjaznego klimatu do inwestowania w nowe technologie, to oni po prostu zdecydują o przeniesieniu się do innego kraju. Tak może się zdarzyć.

Jeszcze raz powtarzam, że ponad 50% producentów to ci, którzy produkują np. tłumiki. O ile producenci siedzeń dość łatwo będą w stanie się przestawić na produkcję siedzeń do samochodów elektrycznych, o tyle nie wyobrażam sobie przestawienia produkcji tłumików na produkcję do samochodów elektrycznych. To jest pierwsza rzecz. Druga rzecz dotyczy stacji ładowania. Tak, jesteśmy coraz silniejsi. Niedawno jednak rozmawiałem z prezesem jednej ze wspominanych firm i ponad dziewięćdziesiąt kilka procent jest przeznaczone na eksport. Chcielibyśmy, żeby to zostało w Polsce.

Recykling. Proszę państwa, od 20 lat – bo tyle lat jestem szefem organizacji – borykamy się z ustawą o złomowaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Było cztery albo pięć kadencji parlamentu, kilka rządów… Powiem państwu tak: w tej chwili mniej więcej połowa, czyli jakieś 400–500 tys. samochodów, jest recyklingowanych w szarej strefie. Jeżeli nie chcemy powtórki z tego, co się zdarzyło, to mam propozycję.

Na jednym ze spotkań w ministerstwie proponowałem, żeby powstał swoisty zespół roboczy, komitet międzyresortowy. Mamy naprawdę dużo tematów. Moim zdaniem potrzeba przede wszystkim dobrej woli politycznej, żeby stworzyć warunki, dzięki którym inwestorzy będą chcieli u nas zostać. Podam państwu jeden przykład. Niestety muszę przyznać się do porażki. Od chyba czterech lat występujemy o to, żeby stawka e-TOLL dla pojazdów ciężkich elektrycznych była zerowa. Policzyłem, że mieliśmy chyba 8 takich wystąpień. Wiem, że Maciek też o to występował. Maciek kiwa głową. Wiem, że inne organizacje też o występowały. Z niewiadomego powodu nie da się tego zrobić.

Proszę państwa, to nie wymaga pieniędzy. Liczba tych samochodów jest na razie tak mała, że to jest na razie tylko pewien krok w dobrą stronę. To jest pokazanie pewnego kroku. To nie jest kwestia kilkuletniej pracy legislacyjnej, bo chodzi o zmianę jednego rozporządzenia. Mimo tego dalej nic się nie dzieje. Jeszcze raz powtarzam – prawie 10 razy pisaliśmy w tej sprawie do różnych organów. Jeżeli tak będziemy do tego podchodzili…

Przepraszam, że tak mi się przelała czara goryczy. Jednak naprawdę Polska nie jest jedynym miejscem, gdzie inwestorzy mogą zainwestować. Jeżeli chcemy mieć sukces… Rafał i Maciek pokazywali dane i szacunki, że w 2025 powinniśmy mieć mniej więcej 250 tys. pojazdów bateryjnych na drogach. Proszę państwa, to oznacza mniej więcej 7–8% samochodów elektrycznych nowych i używanych, które będą się co roku pojawiały na polskich drogach. To jest trzy razy tyle co dzisiaj.

Podsumuję jeszcze raz to, co powiedziałem o rzeczach, które są potrzebne. Zwracam się też do pana przewodniczącego. To, że motoryzacja dalej ma być ważna, to pewna decyzja polityczna. Coś wreszcie musi wyniknąć z tego, że się tutaj spotykamy i dyskutujemy po raz kolejny. Pani dyrektor Antoniszyn mnie uprzedziła, bo chciałem powiedzieć o energii. To jest w tej chwili kluczowe. Wiatraki, linie bezpośrednie i energia z OZE to rzeczy absolutnie kluczowe.

Proszę państwa, już w tej chwili jest to właściwie pierwsze pytanie, które wielcy producenci zadają potencjalnemu dostawcy części i podzespołów – czy jest zielona produkcja? Jeżeli nie ma, to nie ma nawet rozmowy. Nie wystarczy powiedzieć: „Tak, tak, będziemy mieli”, „kupimy”, „za 3 lata”. Nie. Czy masz dzisiaj? Jeśli nie, to dziękuję i do widzenia. Proszę państwa, walczymy o kilka tysięcy zakładów, które produkują części i podzespoły. Ta pozycja naprawdę nie jest nam dana raz na zawsze. Konkurencja jest naprawdę bardzo duża.

Proszę państwa, kilka lat temu w Europie było rejestrowanych mniej więcej 15–16 mln pojazdów. W tym roku wydaje mi się, że samochodów osobowych będzie poniżej 9 mln. Zaczynamy się niebezpiecznie zbliżać do połowy samochodów rejestrowanych wcześniej. Do czego zmierzam? Zmierzam do tego, że w Europie spadła produkcja. W najlepszym roku w historii, kiedy bezpośrednio zajmowałem się motoryzacją, były to 22 mln wyprodukowanych w Europie pojazdów. W tej chwili jest ich o połowę mniej. Przepraszam, panie przewodniczący, ale zadam to pytanie – dlaczego te samochody mają być wyprodukowane w Polsce? Ja oczywiście chcę tego całym sercem i jeszcze raz przepraszam za tę czarę goryczy, która mi się przelała.

Tak jednak wygląda sytuacja. Nie wystarczy mówić, że chcemy, że powinniśmy, że trzeba… Co będzie, jeżeli trzeba, ale jednak nic się nie wydarzy? Co będzie, jeśli okaże się, że spośród tych kilkudziesięciu czy kilkuset stacji z jakichś powodów jest zbudowanych 70 tys. i jest to zdecydowanie za mało? A będzie to już na przykład rok 2029. Jest, jak jest, i co dalej? Nie będzie jednego winnego. Tak po prostu się zdarzyło.

Panie przewodniczący, proszę państwa, liczymy na państwa pomoc. Tak, to to prawda, że dostajemy bardzo duże wsparcie z Ministerstwa Rozwoju, z Ministerstwa Klimatu czy z parlamentu. Trochę brakuje mi natomiast jakiegoś jednego pomysłu – użyję tego słowa, panie przewodniczący – ponadpartyjnego. Przejście na elektromobilność jest faktem. To się zdarzy, czy nam się to podoba, czy nie. Nikt nie będzie nas w Europie pytał, czy my mieliśmy taki, czy inny rząd, czy z tej strony, czy z innej, czy ktoś przerwał jakiś projekt. Nie. Po prostu okaże się, że mamy rok 2035 i nie są już produkowane samochody spalinowe. Kropka, koniec. A co do tego, że w Polsce zaczęło się wykluczenie komunikacyjne, to w czym problem? To tyle.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Nieraz były to gorzkie słowa, ale to dobrze, bo o to przecież chodzi. Absolutnie się z tym zgadzam. Pan prezes słusznie ocenia tę sytuację. My oczywiście będziemy się starali znaleźć w tym zakresie porozumienie ponadpartyjne, chociaż nie czarujmy się co do tego, z czego wynikają ceny prądu, o których mówiła pani dyrektor. Są tu też energetycy, którzy doskonale wiedzą, że to nie tylko kwestia wojny. Niestety jest tu też element polityki, którą prowadziliśmy w ostatnich latach. To też wymaga ponadpartyjnego uzgodnienia, chociażby w kwestii elektrowni atomowej czy odnawialnych źródeł energii. Takie porozumienie jest potrzebne. Mam wrażenie, o ile w kwestii atomowej jesteśmy w stanie się dogadać, o tyle w kwestii odnawialnych źródeł energii panuje obecnie stan zawieszenia. Zobaczymy, może jeszcze w tym roku coś się wyjaśni.

Myślę jednak, że skoro mówimy o kwestii elektromobilności, to taki narodowy program budowy stacji ładowania czy rozwoju elektromobilności jest niezbędny. To hasło już się pojawiło na tym posiedzeniu. To rzeczywiście powinien być pakiet różnych zmian legislacyjnych, które ułatwią rozwój w tej kwestii. Myślę, że musimy o tym w tej chwili poważnie porozmawiać.

Kontynuując ten tok myślenia, mam pewne pytanie. Pan prezes Zasina mówił, że jest 1600 stacji, które operatorzy wybudują jeszcze na podstawie starej ustawy sprzed zmiany. Mam w związku z tym mam pytanie, co chcecie zrobić z tymi stacjami? Czy one już funkcjonują? Jakie są problemy w tym zakresie i co można poczynić? Druga rzecz – czy jako PTPiREE albo przedstawiciele OSD macie wiedzę, ile odmów zostało wydanych w kwestii przyłączenia stacji ładowania pojazdów elektrycznych różnej mocy? To pozwoli nam poznać skalę problemu w kontekście tych 42 tys. stacji, które mają stanąć w roku 2025.

Ostatnia kwestia dotyczy tego, ile operatorzy wykorzystali środków zewnętrznych na rozwój sieci OSD? Nie wiem, czy pan prezes ma takie dane. Chodzi o środki zewnętrzne, czyli nie te akceptowane przez prezesa URE, które macie wpisane w taryfie, tylko z projektów rozwoju sieci, które mogły być zasilane innymi środkami. O to również pytam, żebyśmy wiedzieli, czy nie ma tutaj czasami jeszcze jakichś dużych rezerw, które można wykorzystać.

Skoro mówimy o pieniądzach, to mam też pytanie do pana prezesa Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska. Jest mowa o stacjach, o kwocie 870 mln zł i o pojawiających się naborach. Czy na rok 2023 planujecie zwiększenie tej kwoty przynajmniej dwu-, trzykrotnie? Myślę, że takie będą realne potrzeby, jeżeli mamy mieć wybudowaną większą liczbę tych stacji w roku 2025. To jednak wymaga poważnego impulsu poza środkami unijnymi i innymi środkami, o których dyskutujemy, bo one nie są zależne od państwa. To są już decyzje większości sejmowej – od tego będzie zależało, czy będą te środki zewnętrzne. Skupmy się jednak na Narodowym Funduszu – czy nie należy czasami dokonać relokacji środków i zwiększyć wartości programów dotyczących budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych?

Proszę bardzo, panowie prezesi.

Prezes zarządu PTPiREE Robert Zasina:

Jeżeli można, panie przewodniczący.

Co do stacji ładowania budowanych przez OSD, to zgodnie z przepisami prawa powinniśmy wyłonić operatorów, którzy będą sprzedawać tam energię. Właściwie jednak wchodzimy w fazę ogłaszania przetargów i sprzedaży tych stacji. Mamy już uzgodnioną z prezesem URE procedurę przetargową i warunki, na jakich ma to wszystko przebiegać. Dostaliśmy z Urzędu Regulacji Energetyki całą dokumentację. Mieliśmy co do niej kilka uwag, więc teraz trwa ostatni szlif. Za chwilę każdy z operatorów, którzy wybudowali stacje, będzie rozpoczynać przetargi. Jest to nasze pierwsze podejście, bo nigdy wcześniej nie robiliśmy takich rzeczy. Teraz realizujemy to w obszarze stacji ładowania.

Faktycznie jest też tak, że gdybyśmy cofnęli się o kilka lat do pierwszej wersji ustawy, to punktów ładowania do wybudowania przez OSD było wielokrotnie więcej. Wiemy, że ustawa wskazywała, w których miejscach zurbanizowanych powinny powstawać takie punkty. Sytuacja była taka, że proces uzgodnień z burmistrzami miast czy wójtami miejscowości, w których powinny zostać wybudowane przez OSD te punkty, trwał długo. Nie działo się to z winy operatora.

Powiedzmy sobie szczerze, że samorządy też nie były do końca zdecydowane i przygotowane. Nie jest łatwo stwierdzić, w którym miejscu w mieście postawić stację ładowania, zwłaszcza jeśli cofniemy się o 2–3 lata. Lokalizacje były różne. Kiedy je otrzymywaliśmy, podpowiadaliśmy władzom miasta, że wybudowanie stacji w wybranym punkcie będzie strasznie problemowe. Wszyscy wiedzą, że wiele miast jest zmodernizowanych czy przebudowanych w ramach dofinansowań i są tam różne zobowiązania. W niektórych miejscach nie wolno naruszać dróg, a w niektórych miejscach trzeba spełnić specjalne wymagania, co powoduje, że cała inwestycja jest wielokrotnie droższa.

To powodowało, że tempo uzgodnienia nie było takie, jakie mogłoby być oczekiwane. Kiedy w końcu to uzgadnialiśmy, zmieniały się przepisy. W końcu wyszło tak, że jeden z operatorów nie budował punktów na swoim terenie, bo był właściwie w takim momencie, że nie musiał tego robić. Nie chodzi o to, że nie chciał, tylko był po prostu w takim momencie. Wiem, że Energa wybudowała wszystkie punkty, które miała zrealizować. Jeśli chodzi o Tauron i Eneę, to jesteśmy w trakcie. Nie jest to tyle punktów, ile miało być pierwotnie, ale tyle, ile wymagają przepisy. Jesteśmy w trakcie realizacji.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

PGE wyszło najgorzej.

Prezes zarządu PTPiREE Robert Zasina:

Nie chodzi o to, że wyszło najgorzej, tylko o to, że zgodnie z przepisami są tam też inni, którzy również budują te punkty. Powiedzmy sobie szczerze, że nie chodziło o to, żeby OSD wszystko wybudowały i uratowały cały świat. Wiemy przecież o tym, że stacje ładowania to ma być biznes. Ma je prowadzić normalna działalność biznesowa, a nie działalność regulowana. Patrzmy na to z tej strony.

Jeżeli chodzi o odmowy, to nie mam takiej statystyki. Jednak generalnie traktujemy punkty ładowania jako punkty odbiorcze. Są jakieś pojedyncze miejsca, w których są odmowy. Odmowy, o których ostatnio dużo się mówi, to odmowy przyłączenia źródeł. Jeśli chodzi o odbiorcze, to moim zdaniem nie ma problemu. Jest inna kwestia – operatorzy patrzą na punkt, w którym powinno się wybudować przyłącze i przebudować sieć. Liczba modernizacji i wartość kwotowa powodują, że inwestora trafia następująca informacja: jeżeli chcesz to robić w tym punkcie, to będziesz czekał na przyłączenie nie pół roku, nie rok, ale na przykład 3 lub 4 lata, czy to akceptujesz? To jest ten element, który pojawiał się bardzo często. Wówczas ustalenie tego punktu było trudne. Proszę to odebrać w ten sposób. Jest pan prezes Czyżewski, który ma bardzo dużo doświadczeń z całej Polski, więc myślę, że zna ten obraz. Myślę, że nie podchodziłbym do tego z aż takim tragizmem.

Teraz co do wykorzystania pieniędzy unijnych. Była cała ta transza, która kończy się obecnie lub zakończyła rok temu. Operatorzy systemów dystrybucyjnych korzystali ze wszystkiego, z czego mogli – głównie z programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” oraz programów regionalnych. Było nawet tak, że liczba projektów, która

czekała na możliwość otrzymania dofinansowania od dawnego Ministerstwa Energii i Klimatu, była większa niż istniejące możliwości. Trzeba pamiętać, że infrastruktura sieciowa mogła być dofinansowana w programach operacyjnych, jeżeli łączyła się z inwestycją dotyczącą budowy źródła wytwarzania i realizacji inteligentnego pomiarowania. Były pewne warunki, które tego wymagały.

Nie chcę rzucać kwotami, ale są to setki milionów. Operatorzy na pewno wykorzystywali to maksymalnie. Ostatnio nawet Enea mówiła o tym, że na ostatnią chwilę załapała się na kolejny projekt, bo był przygotowany i czekał w kolejce. Chwała dla nich. Ja jestem z Tauron Małopolska i my również ostatnio wykorzystaliśmy okazję, która się pojawiła. Wykorzystujemy każdą informację. To są już teraz kwoty, których generalnie nie uważamy za duże. Jeżeli dowiadujemy się, że na obszarze jakiegoś regionu jest dla operatora pula wielkości może 10 mln zł, to nie jest to dużo w porównaniu z wydawanymi przez nas miliardami. W obecnych czasach i przy obecnych potrzebach bierzemy jednak wszystko, co tylko jest możliwe. Potwierdzam więc, że z naszej strony wykorzystujemy wszystkie możliwe pojawiające się dofinansowania. Jesteśmy tam, gdzie jest operator.

Przy okazji, skoro rozmawiamy i jest tu pan prezes NFOŚ, powiem o przykładzie z ostatniego czasu. Mamy kwestię inteligentnego pomiarowania. Wyszło tak, że mamy plan większej ilości, niż było początkowo zgłaszane do dofinansowania. Uzgodniliśmy, że składamy plan na więcej środków i będziemy rozmawiać. Zobaczymy, jakie to są ilości i jak to będzie wychodziło z przetargu. Może te pieniądze po prostu będą większe.

Podobnie jest z programem dotyczącym wsparcia infrastruktury sieciowych do budowy punktów ładowania. Kiedy będziemy składać wnioski i będziemy wiedzieli, w których miejscach będą te stacje, wówczas będziemy wiedzieli, o jakie chodzi kwoty. Zawsze mówię, że wszyscy twierdzą, że sieci powinny wyprzedzać fakty. Jednak jeżeli spytam teraz kogoś np. o źródła odnawialne, czyli czy jest taki plan, który możemy otworzyć i zobaczyć, że w następnych latach źródła będą tu i tu, to nie ma czegoś takiego. Trudno więc oczekiwać od sieci, że zaraz się dostosują w nie wiadomo jakich miejscach. Nie, nie wydajemy tak pieniędzy. Musimy je optymalizować, bo nie mamy ich wystarczająco.

Podobnie jest z punktami ładowania. Teraz jesteśmy w tym procesie. Jeśli ktoś nas pyta o kwoty, to ja mogę tylko coś założyć. Nie wiemy do końca, w których to będzie MOP-ach. Była mowa o tym, że to bardzo często nie będzie na MOP-ie, tylko poza autostradą. Tam są odpowiednie liczby kilometrów granicznych, w obrębie których te punkty mogą być poza autostradą. Tak będzie, bo będziemy szukać optymalnych miejsc – kosztowo i pod względem czasu zrealizowania przyłącza. Można powiedzieć, że współpracujemy online. Najważniejsza jest współpraca i poinformowanie z odpowiednim wyprzedzeniem, gdzie jest potrzebna energia.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Jeszcze zanim pan prezes zabierze głos à propos środków Narodowego Funduszu, to zapisałem sobie te 2 mld zł na realizację projektu AFIR-u, o których mówił pan prezes. Zakładam, że mowa o tych 40 tys. stacji do 2025 r. Rozumiem, że tyle trzeba zainwestować w sieć dystrybucyjną, żeby uruchomić te stacje? Padła taka kwota. Sprecyzujmy, czy to dotyczy tylko sieci TEN-T, czy całości? Jaka jest wasza ocena w tym zakresie?

Prezes zarządu PTPiREE Robert Zasina:

Prawda jest taka, że nawet jak rozmawialiśmy z panem prezesem na temat Karty Efektywnej Transformacji, to mieliśmy świadomość, że punkty o dużej mocy są najważniejsze, jeśli chodzi o ten projekt. Tam będą duże pieniądze. Jednak wiemy też o tym, że po pierwsze będzie się rozwijało ładowanie indywidualne u klientów. Klienci maksymalnie wykorzystają obecne moce przyłączeniowe. Podobnie jest z mikroinstalacjami – one to wykorzystają. Później, jeżeli pojawi się potrzeba większej mocy, będziemy je przebudowywać. Proponuję więc stwierdzić, że ta kwota jest wstępna i będzie modelowana. Mamy też uzgodnione z prezesem URE w ramach karty, że każdego roku będziemy analizować sytuację i wskazywać, jakie faktycznie są potrzeby.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Myślę, że teraz pan prezes Michalski rozwiąże nam problem co do terminu od roku 2023. Panie prezesie, potrzeba tylko 2 mld zł. Jeśli teraz jest 780 mln zł, to myślę, że Narodowy Fundusz bez problemu znajdzie te 2 mld zł. Wtedy pan prezes Zasina nie będzie już miał argumentów, aby nie przyłączać stacji do sieci OSD.

Proszę bardzo.

Zastępca prezesa zarządu NFOŚiGW Artur Michalski:

Zacznę w takim razie od końca, kontynuując myśl pana prezesa Zasiny.

Kwestie rozwoju struktury elektroenergetycznej, o której pan wspomniał, panie prezesie, są już finansowane przez Narodowy Fundusz z Funduszu Modernizacyjnego. Mamy w tym zakresie pięć wniosków wszystkich operatorów sieci dystrybucyjnych – Enei, Energi, PGE, Taurona i Stoenu, czyli warszawskiej sieci energetycznej. Ona też jest dofinansowana dotacyjnie. Tyle wniosków zostało złożonych. Zostało na to dotacyjnie przeznaczonych 100 mln zł. Wszystkie umowy są już w zasadzie podpisywane. Można to realizować.

Generalnie na ten program priorytetowy jest przeznaczony 1 mld zł. Na drugi nabór przeznaczyliśmy teraz kolejne 0,5 mld zł. Od 12 grudnia będą przyjmowane wnioski właśnie na te cele, czyli na rozwój infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Tak dokładnie nazywa się ten program. Nabór będzie trwał do końca lutego 2023 r. To w ramach uzupełnienia.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Czyli to jest 1 mld zł?

Zastępca prezesa zarządu NFOŚiGW Artur Michalski:

Tak, to jest 1 mld zł. Niewykluczone, że będzie więcej, jeśli zajdzie taka potrzeba. Ten 1 mld zł już jest zalokowany, a 100 mln zł są już tak naprawdę przyznane. Takie były potrzeby, które zgłosiły firmy.

Odpowiem też na pierwsze pytanie zadane przez pana przewodniczącego, czyli czy będą kolejne nabory. Oczywiście, że będą. Kwestia jest taka, że już w tej chwili mamy przeznaczone na te nabory prawie 200 mln zł. Proszę zauważyć, że na pierwszy nabór była przeznaczona cała pula 800 mln zł. Ogólnie to było 870 mln zł, ale 800 mln zł było przeznaczone akurat na te wnioski objęte notyfikacją, czyli właśnie na stacje ładowania. We wnioskach zgłoszono zapotrzebowanie na 612 mln zł, czyli nieco mniej, niż przygotowaliśmy w puli.

W związku z tym kiedy przygotowujemy programy i mówimy, że teraz jest przeznaczane 200 mln zł, a dokładnie mówiąc 195 mln zł, nie twierdzimy, że to jest wszystko. Generalnie jest możliwość zwiększenia i zazwyczaj z niej korzystamy, o ile są pieniądze. Tak jak powiedziałem wcześniej, teraz akurat mamy pieniądze znaczone, z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Możemy je dokładać. Przy uruchamianiu kolejnych programów pomocowych będą kolejne środki – czy to będzie KPO, czy inne środki, czy środki z programu FEnIKS, czyli fundusze unijne.

Niewykluczone też, że będziemy to po kolei rewidować. Tak jak zostało powiedziane, to przecież będą docelowo przedsięwzięcia komercyjne. One docelowo muszą kiedyś sfinansować się same. Jak sądzimy, będą one przynosić spore zyski. Przy takim rozwoju elektromobilności, który chcielibyśmy osiągnąć w miarę szybko, będzie potrzebnych coraz mniej środków dotacyjnych. Bardziej potrzebne będą środki inwestycyjne, nawet zwrotne. To też jesteśmy w stanie uruchomić. W związku z tym wydaje mi się, że to będzie nabierać tempa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Już zaraz oddaję głos, bo zgłasza się pan prezes Cebula.

Mam jednak pytanie do operatorów stacji. Jest 800 mln zł w puli, a wnioski są na 600 mln zł – mówię w zaokrągleniu. Z czego to wynika? Nie macie projektów, nie ma zapotrzebowania? Może powstać wrażenie, że te pieniądze nie są potrzebne, skoro nie są w tym momencie wykorzystane.

Zaraz oddam głos. Proszę bardzo, Enea Operator. Później zgłasza się pan. Najpierw Enea Operator.

Wiceprezes ds. pracowniczych spółki Enea Operator Michał Cebula:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję za głos. Michał Cebula, wiceprezes zarządu Enea Operator.

Chciałem się tylko odnieść do wypowiedzi, bo zostałem wywołany do głosu. Oczywiście w pełni wspieram słowa, które wypowiedział dwukrotnie pan prezes Zasina. Jesteśmy w tej sytuacji. Jako operator systemu dystrybucyjnego jesteśmy właśnie w tej sytuacji, o której mówił pan prezes Zasina. Czekające nas nakłady dotyczące rozwoju sieci pod kątem MOP-ów i miejsc, gdzie mają stanąć punkty ładowania, to oczywiście ogromne pieniądze. Ich źródło oczywiście widzimy również na zewnątrz. Będziemy się starali pozyskiwać je z każdego programu dotyczącego operatorów systemów dystrybucyjnych, więc prosimy o zrozumienie. Mam nawet informację, że u nas w Enei nie ma odmów, jeśli chodzi o stacje komercyjne. Co do naszych stacji, to jesteśmy trochę beneficjentem naszej ambicji i tego, jak podeszliśmy w swoim czasie do wymogów ustawowych. Z czempiona staliśmy się czempionem, który ma największy problem. Staramy sobie poradzić z tym problemem.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jak znam życie, to prezes URE pewnie uwzględnił tę inwestycję w taryfie.

Wiceprezes ds. pracowniczych spółki Enea Operator Michał Cebula:

W każdym razie z 417 punktów, które mamy do wybudowania na naszym terenie koncesyjnym, mamy dzisiaj wybudowanych 127. Zgodni z tym, co dzisiaj zostało już powiedziane, szukamy operatora zewnętrznego. My nie możemy być operatorem. Ogłosiliśmy postępowanie na sprzedaż łącznie 238 punktów ładowania na terenie naszych czterech miast wojewódzkich, w których jesteśmy operatorem systemu.

Ku naszemu pozytywnemu zaskoczeniu mamy zapytanie od kilku podmiotów, które są zainteresowane. Na ich wnioski wydłużyliśmy okres składania ofert. Czy to przez PTPiREE, czy podczas kolejnego spotkania podkomisji, możemy wrócić do państwa z informacją, jak udało się zamknąć ten temat. Jeżeli uda nam się sprzedać de facto 50% punktów ładowania z tego obligo, które musimy spełnić i uzyskać operatora zewnętrznego, to problem będzie dużo mniejszy. Jeżeli się nie uda, to oczywiście mamy też alternatywną wersję rozwiązania problemu w grupie kapitałowej. Rozmawiamy już na ten temat.

Co do środków, to chciałbym wyrazić uznanie za współpracę dla NFOŚ i WFOŚ. Mamy niebawem podpisać z państwem umowy i będzie to 16,3 mln zł na rozwój elektromobilności. Dotychczas jako Enea Operator pozyskaliśmy generalnie 440 mln zł ze środków zewnętrznych na rozwój infrastruktury sieciowej.

Projekt, o którym mówił pan prezes Zasina, to ostatni sukces Enei Operator. Ten projekt nazywa się EGI Grid. Nasz udział w nim to łącznie 1,1 mld zł. Udało nam się zafunkcjonować w tym projekcie. Zakładamy bezzwrotne dofinansowania w ramach tego projektu na poziomie 30–50%. To tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję za tę informację.

Wiceprezes ds. pracowniczych spółki Enea Operator Michał Cebula:

Jeśli będą pytania, to oczywiście…

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, tak. Po posiedzeniu podkomisji wystąpimy do państwa z prośbą o informację, jak wygląda stan zarówno wybudowanych już stacji, jak i tych, które są w trakcie budowy. Będziemy chcieli się dowiedzieć, jak operatorzy planują zarządzać tymi stacjami – czy chcą je sprzedać, czy próbować zarządzać nimi w ramach grupy. Wystąpimy formalnie o taką informację. Zapewne poprosimy o nią PTPiREE, bo będzie to prostsze niż pisanie do każdego operatora.

Proszę bardzo, po kolei. Pójdziemy od tej strony.

Wiceprezes zarządu Tauron Nowe Technologie Wojciech Nastula:

Panie przewodniczący, chciałem tylko powiedzieć, że ustawa wymusza na OSD sprzedaż stacji. To nie jest kwestia tego, czy OSD chcą sprzedać, czy nie. Muszą wystawić te stacje do przetargu. Mogę powiedzieć, że jako Tauron w ramach tego projektu mamy już postawionych prawie 90% stacji.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

OK. Dzięki.

Wiemy, bo przecież nad tą ustawą też debatowaliśmy jako podkomisja. Tam znalazł się ten zapis. Jednak póki co, jak słyszymy, to wszystko jest w trakcie procesu. Rzeczywiście był problem. Prezes URE był na tej sali i sygnalizował, że trzeba rozwiązać problem. Problem był chociażby taki, że koszty budowy stacji były uwzględnione w taryfie, więc pojawiło się pytanie, co zrobić ze środkami ze sprzedaży tychże stacji. Jak to sprzedać? Za jaką cenę? Jak ma to wszystko wyglądać? Rozumiem jednak, że są to sprawy techniczne.

Wiceprezes zarządu Tauron Nowe Technologie Wojciech Nastula:

Jeżeli mogę jeszcze coś powiedzieć, to niedawno był przetarg na stacje PGE i nikt do niego nie stanął, nikt nie kupił tych stacji.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Są na sali operatorzy. Posiedli tę informację, więc pewnie się zainteresują.

Proszę bardzo. Zgłaszała się pani. Proszę bardzo.

Menadżer ds. polityki publicznej w Amazon Anna Papka:

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Anna Papka, Amazon.

Chciałabym tylko dorzucić do tej dyskusji głos odbiorcy usług, o których tutaj mówimy. Jak państwo wiedzą, jesteśmy dość dużym podmiotem, również w Polsce. Mamy 10 centrów logistycznych i ponad 25 tys. zatrudnionych osób. Domyślają się państwo, że nasze operacje transportowe są dość istotne. Chciałabym powiedzieć o naszej perspektywie.

Zadeklarowaliśmy, że chcemy, aby do 2030 r. umowa o naszych przesyłach była zeroemisyjna. To jest zobowiązanie publiczne, które podjęliśmy również wobec akcjonariuszy. To oczywiście przekłada się na to, że chcielibyśmy dojść do tego celu we wszystkich krajach, w których działamy. Na jednym spotkaniu mówiłam już o tym, co obserwujemy. Moglibyśmy oczywiście wyróżnić w dokumentach przetargowych absolutny wymóg tego, żeby dostarczane nam usługi transportowe były zeroemisyjne. Byłoby to jednak bardzo nie fair w stosunku chociażby do polskich przewoźników.

Na tym spotkaniu mówimy o infrastrukturze, ale chciałabym podnieść także kwestię dofinansowania do zakupu samych pojazdów. Działamy we wszystkich krajach Europy i obserwujemy, że tak naprawdę wciąż jest bardzo, bardzo mało tych pojazdów. Powodem tego, że nie inwestujemy szeroko, np. w wodór, jest to, że właściwie nie ma takich pojazdów. Mówię nawet o takich krajach jak Niemcy, gdzie rząd bardzo wspiera rozwój gospodarki wodorowej, nie byliśmy w stanie uzyskać wystarczającej dla nas liczby ciężarówek na wodór. Inwestujemy w elektromobilność – jeśli mówimy o niskoemisyjności albo zeroemisyjności, to jest to w tej chwili dla nas jedyna droga, zwłaszcza jeśli chodzi o transport ciężarowy.

Widzimy, że w krajach takich jak Niemcy, gdzie są bardzo duże dopłaty i 80% różnicy między ceną zakupu diesla a ceną zakupu ciężarówki elektrycznej jest dofinansowywane przez państwo, są sprzedawane te pojazdy. Jako jeden z większych inwestorów w Polsce i największy amerykański inwestor w Polsce chcemy, aby Polska poruszała się po drodze do elektromobilności. Jeżeli tego chcemy, to musimy zadbać też o tę kwestię.

Z drugiej strony mamy kwestię AFIR. Nie wiem, czy powinnam tak mówić akurat na tej sali, ale stanowisko naszej firmy jest takie, że postulujemy jeszcze bardziej ambitne podejście do AFIR, zbliżone do propozycji Parlamentu Europejskiego. Wiemy, że niektórzy uznają to za nierealistyczną wizję. Chciałabym jednak przekazać swój głos i wyrazić nadzieję, że rząd w ramach dialogu wzniesie się jednak chociaż trochę ponad tę kompromisową wersję, którą przyjęła Rada. To tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję. Bardzo odważna teza. Obawiam się, że nie będzie to możliwe do zrealizowania w tej kadencji polskiego parlamentu, ale zapisałem to sobie.

Menadżer ds. polityki publicznej w Amazon Anna Papka:

Szanowni państwo, mam wrażenie, że przez pandemię i wojnę wszyscy zapomnieliśmy już o jakości powietrza. Mam dziecko z astmą, więc wczoraj wieczorem włączyłam oczyszczacz powietrza i zobaczyłam, jak to wygląda. Cały czas powinniśmy jednak myśleć i o gospodarce, o której miał prezentację Maciej, i o kwestiach środowiskowych oraz zdrowotnych. Transport jest jednak niestety dość istotnym czynnikiem zanieczyszczającym.

Przepraszam, jeszcze ostatnia rzecz. Poruszali państwo kwestię OZE. Nie będę się rozwodziła nad tym tematem, natomiast wszyscy wiemy, że za chwilę będzie kryzys z dieslem – w pierwszym i drugim kwartale. Gdybyśmy wcześniej zaczęli wszystkie te inwestycje, o których mówimy, to być może nie mielibyśmy takich problemów, które spotkają pewnie wszystkich przewoźników.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, niestety.

Menadżer ds. polityki publicznej w Amazon Anna Papka:

10H, linia bezpośrednia…

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Co się stało, już się nie odstanie. Teraz trzeba patrzeć w przyszłość i próbować jakoś ratować to wszystko. Taki jest cel naszej dyskusji o nakładach, inwestycjach i poprawie polskiego prawa, żeby przejść szybko przynajmniej przez te kwestie formalne. Z OZE jest tak jak z turystyką. Jak się nie sprzeda noclegu, to już drugi raz nie można go sprzedać. Tutaj jest tak samo – jeśli nie wybuduje się linii, to nie ma siły. Można ją budować po roku, po dwóch latach, ale stracone jest już 7 lat, bo iluś potencjalnych wytwórców nie mogło się przyłączyć się do tej sieci. Już po prostu nie wrócimy do tego. Sugeruję więc patrzeć w przyszłość i robić wszystko, żeby tylko czasami nie ruszył program odbudowy węgla w Polsce. Widzę, że to idzie w tę stronę, wykorzystując tę ciężką sytuację.

Widzę, że pani tam nie wytrzymała, czyli jest jedno miejsce. Tutaj pan się zgłasza, a później pan. Proszę bardzo, pan z tej strony. Później przechodzimy do drugiego rzędu. Widzę, że Maciek się zgłasza. Proszę.

Dyrektor zarządzający w Sobanscy Transport Grzegorz Sobański:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Grzegorz Sobański, Sobańscy Transport. Bardzo się cieszę, że zabiorę głos odnośnie do transportu ciężkiego po pani.

Mówiąc o elektromobilności, ciągle myślimy o samochodach osobowych, ewentualnie samochodach dostawczych. Ciągle zapominamy o transporcie ciężkim. O ile jest program dopłat do samochodów osobowych i samochodów dostawczych, o tyle ciągle nie ma ciągle programu dopłat do samochodów ciężarowych. Nasi zleceniodawcy wywierają coraz większą presję na branży transportowej, pytając, kiedy będziemy posiadali we flocie pojazdy nisko- albo zeroemisyjne.

Tak jak powiedział prezes PZPM-u, Polska nie jest jedyna. Musimy pamiętać, że biznes nie lubi próżni, w której akurat się znajdujemy. Jeżeli w Polsce nie będzie programu dopłat, to zaczniemy zakupy za granicą, chociażby w Niemczech czy innych krajach. Będziemy obsługiwać te same linie samochodami zarejestrowanymi po stronie niemieckiej. To jest pierwsza kwestia.

Może skorzystam z okazji i zapytam pana prezesa Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska, kiedy możemy się spodziewać, że ten program zostanie uruchomiony? To jest pierwsza kwestia. Wszyscy oczywiście rozumiemy, że są to dodatkowe środki, które trzeba będzie uruchomić. Dzisiaj wszyscy wyciągają ręce po jakieś dopłaty. Jedną z naszych rekomendacji jako członka Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych było podniesienie dopuszczalnej masy całkowitej dla samochodów elektrycznych w związku z tym, że pakiet bateryjny jest oczywiście ciężki.

W rządowym procesie legislacyjnym jest tzw. ustawa o zielonej tonie. Chodzi w niej o podniesienie dopuszczalnej masy całkowitej o 2 t dla pojazdów elektrycznych. Niestety rekompensata nie jest pełna. Dzisiaj już mamy wiedzę, której może nie mieliśmy jeszcze rok czy dwa lata temu. Ciągniki siodłowe są już wyprodukowane i wiemy, ile ważą. Rekompensata nie jest pełna. Użytkownicy samochodów ciężarowych wiedzą już, że w momencie zakupu tego pojazdu będą mieli mniejszą możliwość efektywnego wykorzystania samochodu ciężarowego. Chodzi tu o ok. 1 tonę, o tyle jesteśmy stratni.

Po pierwsze, nie mamy więc efektywnej rekompensaty, a po drugie, nie mamy efektu zachęty. Jeśli rozmawiamy o brakach w środkach dofinansowania, to jest to idealny przykład rozwiązania neutralnego budżetowo, które wpłynęłoby na to, że przewoźnicy mogliby łatwiej podjąć decyzję o zakupie samochodu ciężarowego. Zdecydowanie powinniśmy pójść nie w kierunku niepełnej rekompensaty, tylko, po pierwsze, pełnej rekompensaty, a po drugie, efektu zachęty. Czyli powinniśmy podnieść maksymalną masę całkowitą nie do 42 t, tylko pójść raczej w kierunku 44 t lub 48 t.

Wyjdźmy poza polskie podwórko. W Polsce mamy 40 t, a w Skandynawii – 48 t, ponad 50 t. W Czechach jest to 48 t, na Słowacji – 48 t. Tylko i wyłącznie na linii Skandynawia–Polska–Czechy–Słowacja wymiana handlowa Polski to ok. 15–17%. Moglibyśmy jako polscy przewodnicy być równie efektywni na tych liniach. Polski eksport czy import do tych krajów jest teraz ograniczony przez ustawodawstwo dotyczące maksymalnej masy całkowitej.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

I długość transportu.

Dyrektor zarządzający w Sobanscy Transport Grzegorz Sobański:

Tak.

Zwróćmy uwagę, że nasza branża boryka się z chronicznym deficytem kierowców. W perspektywie najbliższych 3–5 lat nie ominie nas dyskusja o podniesieniu maksymalnej masy całkowitej, czy pociągach drogowych, czy wydłużonych zestawach. Na pewno nas to nie ominie w dłuższym terminie. Spróbujmy stworzyć nową jakość dla bardziej innowacyjnych firm, które chcą być na czele peletonu elektromobilności. Dajmy im pewne zachęty, które naprawdę są neutralne budżetowo. Mówię tu o podniesieniu masy całkowitej czy – powtórzę apel za panem prezesem PZPM-u – zwolnieniu z opłat drogowych. Na początku to będą śladowe ilości.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, to będą drobne kwoty.

Dyrektor zarządzający w Sobanscy Transport Grzegorz Sobański:

Dzisiaj jako polski biznes transportowy jesteśmy w próżni. Powtórzę jeszcze raz – biznes nie lubi próżni. Prędzej czy później powstaną projekty i zapadną decyzje inwestycyjne o inwestycjach poza Polską. Musimy być świadomi, że będzie narastała presja różnych zleceniodawców. Dzisiaj jeszcze mówimy, że do 2025 r. mamy jeszcze chwilkę. Mamy jeszcze chwilkę do 2030 r., do roku 2035…Zegar tyka. Czasu jest coraz mniej.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jasne, dziękuję. To jest bardzo istotny temat. Podkomisja dyskutowała już w tej sprawie. Myślę, że powinniśmy wrócić do tego tematu i być może przekuć go już w konkretne rozwiązania legislacyjne. Wydaje się, że jest to prosty temat, ale ja już się nauczyłem…

Pamiętam, jak dyskutowaliśmy z Maćkiem o prawie jazdy i wiele nas kosztowało, żeby zmienić w ustawie zapis, że kategoria B prawa jazdy dotyczy też pojazdów elektrycznych, mimo że ważą one więcej niż 3,5 t. To jest naturalne, bo bateria po prostu waży więcej. Wiem, że była z tego gigantyczna rozróba, ale udało się to zmienić. Mam wrażenie, że na tym etapie też będzie można to zrobić i pewnie wrócimy do tego etapu.

Już, tam był kolega obok. W tej chwili ta część. Potem wrócimy do tego stolika.

Przedstawiciel firmy IVECO Poland Jacek Nowakowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Jacek Nowakowski. Reprezentuję firmę IVECO Poland. Odpowiadam za rozwój biznesu napędów alternatywnych w Polsce i w Ukrainie. Z perspektywy producenta samochodów ciężarowych odniósłbym się do tego, co powiedziała koleżanka z Amazona i Grzegorz Sobański, kolega z firmy transportowej.

Rzeczywiście, panie przewodniczący, zmiana dotycząca podniesienia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu do 4,25 t była oczekiwana przez rynek. Umożliwia prowadzenie takiego pojazdu kierowcy posiadającemu uprawnienia kategorii B pod warunkiem, że posiada je od min. dwóch lat. To tyle, jeśli chodzi o tę zmianę. Ona rzeczywiście jest i była bardzo potrzebna.

Potrzebne są natomiast kolejne kroki. Po pierwsze, tak jak powiedzieli moi przedmówcy, taki pojazd jest wówczas w kategorii N2, a zatem nie jest już objęty dopłatami w ramach programu „Mój elektryk". W związku z tym przedsiębiorcom nie zależy na zakupie takiego pojazdu. Obowiązuje 70 tys. zł dopłaty, które przysługuje na pojazdy w kategorii N1.W przypadku podniesienia wagi do 4,25 t pojazd wchodzi już w kategorię N2 i nie podlega dopłatom. To jest jedna rzecz.

W przypadku kierowcy, który nawet posiada prawo jazdy kategorii B, do prowadzenia pojazdów z kategorii N2 wymagana jest karta kierowcy, tachograf, ograniczniki prędkości i pozostałe rzeczy. Wobec tego tylko taka zmiana, że kierowca zamiast kategorii C będzie miał B, jest dla rynku nieefektywna. Tak wynika z rozmów z firmami transportowymi. Potrzebne są kolejne kroki, które umożliwiłyby pełne wykorzystanie pojazdu elektrycznego bateryjnego. Dopiero wówczas ładowność pojazdu elektrycznego o wadze 4,25 t była identyczna jak tego do 3,5 t.

Chodzi też o to, żeby sposób poruszania się tym pojazdem i wszystkie inne rzeczy były tożsame z tymi dla pojazdu o wadze 3,5 t. Mam na myśli wszystkie dopłaty jak dla kategorii N1 i wszystkie inne rzeczy. Wiem od swoich kolegów z Niemiec, że tego typu pojazdy, które poruszają się wokół komina, a w odległości nie większej niż 100 km, nie wymagają dodatkowych rzeczy, takich jak ogranicznik prędkości pojazdu, karta kierowcy itd. To jest jedna rzecz.

Również obserwujemy, dlaczego w Polsce nie wzrasta rynek pojazdów ciężarowych powyżej 16 t. Zgodnie z danymi z CEPiK takich pojazdów elektrycznych bateryjnych mamy w Polsce 5. W tym czasie zarejestrowaliśmy ponad 25 tys. samochodów ciężarowych o wadze powyżej 16 t. Dokładnie w tym samym czasie – mówię o danych rejestracyjnych z pierwszych 10 miesięcy tego roku. Rzeczywiście wydaje się, że słusznie byłoby uruchomienie programu dopłat do pojazdów kategorii N3, czyli pojazdów ciężarowych powyżej 16 t. Tak jak mówił Grzegorz, te pojazdy rzeczywiście są cięższe.

Policzyliśmy to – pojazd jest cięższy o ok. 4 t. Mówimy o masie własnej ciągnika siodłowego, kolokwialnie nazywanego TIR-em. Często dostaję pytanie, czy ciągnik siodłowy to taki, który jeździ po polu. Nie, to ciągnik, który ciągnie naczepę, kolokwialnie TIR. Klasyczny pojazd z napędem diesla waży ok. 7 t, a bateryjny ok. 11 t. To jest masa, którą powinniśmy w jakiś sposób zrekompensować, żeby masa przewożonych ładunków mogła być taka sama. Chodzi o to, żeby jedna elektryczna jednostka transportowa zastąpiła jedną jednostkę transportową zasilaną dieslem.

Kolejna rzecz to oczywiście zwolnienie z opłat drogowych. Jako producent postulujemy to już od dłuższego czasu. Najpierw wprowadzaliśmy pojazdy napędzane gazem, teraz biometanem, a docelowo pojazdy bateryjny i wodorowe. Nie zostało dotychczas zmienione rozporządzenie dotyczące opłat drogowych z roku 2010. Stawki opłat drogowych wciąż pozostają takie same. Wielokrotnie miałem już spotkania z Ministerstwem Infrastruktury, podczas których rozmawialiśmy o nowelizacji stawek.

Szanowni państwo, taka ciekawostka: już od roku 2014 mamy normę Euro 6 w dziedzinie pojazdów ciężarowych. Natomiast w rozporządzeniu nie ma normy Euro 6. Oznacza to, że poruszając się ciągnikiem siodłowym z normą Euro 5, płacimy taką samą opłatę drogową jak ze spełnioną normą Euro 6. Często spotykam się z zaskoczeniem wśród firm transportowych i często rozmawiamy na ten temat. Dlaczego mamy jedną z najnowocześniejszych, spełniających już nawet normę Euro 6e flot pojazdów do transportu międzynarodowego, a w Polsce jeżdżą stare ciągniki ponaddziesięcio- czy ponadpiętnastolenie?

Odpowiedź jest bardzo prosta. W przypadku np. Niemiec stawki opłat drogowych dla pojazdów z najczystszych kategorii są najniższe. Pozostałe kategorie są objęte o wiele wyższymi opłatami. Przewoźnikowi nie opłaca się poruszać starym parkiem pojazdów. W Polsce nic nie zrobiliśmy od 12 lat, więc tutaj może jeździć pojazd w normie Euro 5 czy Euro 6. Nawet jeśli jechałbym pojazdem, który jest w normie Euro 0, to stawki opłat byłyby wyższe o 20–33 gr za kilometr pokonanej trasy. Nie ma tu żadnej oszczędności dla przewoźnika i nie ma chęci zakupu tych pojazdów.

Przejdę do podsumowania. Trzeba zastanowić się nad kolejnymi krokami dla kategorii N2 i pojazdów o wadze do 4,25 t. Należy wyciąć te wszystkie inne ograniczenia, takie jak ograniczniki prędkości, karta kierowcy i pozostałe rzeczy. Kolejne sprawy to wprowadzenie dopłat do pojazdów ciężarowych z kategorii N3 i zwolnienie z opłat to drogowych. To wszystko, co chciałem powiedzieć w moim wystąpieniu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Zwrócę tylko uwagę na jedną rzecz.

Mają państwo dzisiaj na sali operatorów sieci dystrybucyjnej, rozmawiamy o stacjach ładowania. Teraz poszerzamy tę dyskusję. Te tematy są oczywiście ważne, nie ma co do tego wątpliwości. Zobowiązuję się, że wrócimy do tego. Jednak reprezentujecie firmy i stowarzyszenia, więc mam prośbę – najlepiej przekładać te tematy na konkretne rozwiązania. Mówię o propozycjach legislacyjnych z wyszczególnionymi informacjami, w którym punkcie co należałoby zmienić i dlaczego uważacie, że jest to konieczne. Wtedy dyskusja jest zdecydowanie łatwiejsza. Wtedy dopiero możemy dyskutować na ten temat. Tak tylko sygnalizuję.

Dzisiaj natomiast skupmy się na budowie stacji ładowania i operatorach sieci dystrybucyjnej. Mam wrażenie, że oni wyjdą z tego spotkania zadowoleni i stwierdzą, że nikt się nie czepia i wszystko jest OK, wszystko wydajemy i nie ma żadnych problemów. Będą się zastanawiać, po co w ogóle było robić to spotkanie. Czuję, że takie będzie ich wrażenie. Wtedy będziemy mieli problem.

Proszę bardzo. Jeszcze do tego?

Przedstawiciel firmy IVECO Poland Jacek Nowakowski:

Panie przewodniczący, w takim razie może uzupełnię tę wypowiedź. Mówimy cały czas o odwiecznym problemie, czyli co było pierwsze: jajko czy kura? Jeżeli mamy mówić o budowie infrastruktury, to potrzebne są pojazdy, żeby infrastruktura mogła być skomercjalizowana. Stąd też jeżeli nie będziemy mieli pojazdów, to będą też problemy z infrastrukturą, bo nie będzie ona wykorzystywana. Wydaje mi się więc, że moje wystąpienie jest adekwatne do tematu posiedzenia podkomisji. Jeżeli będziemy mieli pojazdy, to koledzy z branży budowy infrastruktury i ładowarek będą jak najbardziej zadowoleni i będą chcieli się tym zajmować.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Mam jednak wrażenie, że podkomisja w trakcie posiedzeń doszła do trochę odwrotnego wniosku – najpierw trzeba zacząć od infrastruktury. Mowa również o infrastrukturze ciężarowej, czyli wielkich stacjach o dużych mocach. Później na pewno będzie możliwość kupowania aut, wszystkie dopłaty itd. Tak na poważnie to myślę, że trzeba się tym zajmować równolegle. Nie ma co do tego wątpliwości. Dzisiaj natomiast skupiamy się na infrastrukturze. Dzisiaj wszyscy nam mówią, że to jest największy problem. Jeśli nie ma stacji, to nie ma chęci kupowania aut – zarówno przez osoby prywatne, jak i przez firmy, które też nam to sygnalizują.

Zgłasza się pan prezes z Narodowego Funduszu. Prosiłbym tylko, żebyśmy w tym momencie rzeczywiście skupili się na stacjach ładowania. Powoli zbliżamy się do końca dyskusji i chcielibyśmy ją podsumować.

Zastępca prezesa zarządu NFOŚiGW Artur Michalski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chciałem tylko dodać jedno słowo.

Padło tutaj pytanie do mnie, a ponieważ niestety muszę wyjść, to chciałem na nie odpowiedzieć. Nie chcę, żeby ono zostało bez odpowiedzi. Otóż faktycznie planujemy dofinansowanie samochodów ciężarowych. Obecnie są już uruchomione nabory na samochody dostawcze z kategorii N1 w ramach programu „Mój elektryk".

Chodzi o samochody do 3,5 t. Generalnie można powiedzieć, że cały czas uzupełniamy programy o finansowanie kolejnych dziedzin. Jeśli chodzi o te cięższe samochody ciężarowe, to podlega to notyfikacji Komisji Europejskiej. Będziemy działać w tym kierunku, chociaż ten temat leży już bardziej po stronie Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Oczywiście będziemy to realizować razem.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dzięki.

Pan się zgłaszał. Proszę bardzo. Rozumiem, że pan prezes też chce jeszcze dodać dwa zdania.

Prezes zarządu VivaDrive Polska Mateusz Maj:

Mateusz Maj, VivaDrive, PZU iFlota.

Chciałbym się jeszcze odnieść do kwestii transportu ciężarowego. Polska jest liderem w Europie, jeśli chodzi o przewóz towarowy. Pracujemy z takimi firmami. Firmy, dla których nasz transport pracuje, np. w Niemczech, wymagają już w tej chwili, żeby był on niskoemisyjny lub zielony. Niestety będzie nam bardzo trudno to zrobić. Mamy klientów, którzy wiele lat temu przeszli na ciężarówki gazowe. Teraz jest to szalenie nieopłacalne i myślą o ciężarówkach elektrycznych.

Niestety, infrastruktura ładowania jest niewystarczająca. Niedawno w Hanowerze były targi transportowe, gdzie pojawiło się bardzo dużo ciężarówek. Niemieckie firmy transportowe już w tej chwili towarują te ciężarówki. Polskie firmy jeszcze o tym nie myślą. Koledzy opowiadali, że w ogóle tego nie ma, bo nie ma wsparcia. W pewnym momencie może się okazać, że polski transport zacznie tracić klientów z Europy Zachodniej. Powiem tylko, że mamy też okazję pracować w Stanach Zjednoczonych. W tej chwili pracujemy z przemysłem piwowarskim z Kalifornii. Tam też wprowadzono bardzo restrykcyjne regulacje. Trzeba zamienić cały transport ciężki na elektryczny. Jest tam dużo zachęt, żeby to robić.

Wiadomo, że nie ma jeszcze tych ciężarówek. Amazon postawił na Riviana, to są takie ciężarówki średniej wielkości. Chce wprowadzić 100 tys. ciężarówek w Stanach Zjednoczonych. Nie ma ciężarówek, ale trzeba przygotować infrastrukturę i przyłącza. Są nam potrzebne zachęty do tego, żeby pojawiała się infrastruktura, żeby w firmach były przygotowywane strategie i żeby wydarzyła się ta zmiana energetyczna w polskich flotach. W pewnym momencie będzie po prostu za późno i już tego nie zmienimy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dzięki.

Proszę bardzo, panie prezesie. Rozumiem, że dwa zdania i przechodzimy dalej?

Prezes PZPM Jakub Faryś:

Jestem niesubordynowany.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Wiem, zauważyłem to już parę lat temu.

Prezes PZPM Jakub Faryś:

Taka jest moja rola. Chcę odpowiedzieć panu przewodniczącemu.

Panie przewodniczący, chciałem tylko poinformować państwa, że w Ministerstwie Infrastruktury leży nasza propozycja podniesienia masy i przedłużenia zestawu. Teraz jest tylko wymagana wspólna praca, żeby to weszło w życie. Patrzę tu na pana przewodniczącego i na tę część sali.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dlatego umówiliśmy się na kawę w przyszłym tygodniu. Już wiem, o co chodzi.

Prezes PZPM Jakub Faryś:

Tak, to tam leży. Kłopot tylko w tym, co będzie, jak taki cięższy zestaw przejedzie przez most i go zawali. To jest już jednak zupełnie inna historia.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dzięki.

Proszę bardzo, teraz kolega.

Kierownik projektu w Zespole Rozwoju Elektromobilności Grupy Orlen Hubert Ficek:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Hubert Ficek, PKN Orlen.

Chciałbym nawiązać do infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Jako PKN Orlen zdajemy sobie sprawę z wyzwań związanych z AFIR-em i nowymi regulacjami unijnymi. Chciałbym nawiązać do kwestii przyłączeniowych, o których wspominał pan prezes PTPiREE, czyli warunków przyłączeniowych i kwestii odmowy.

Potwierdzam, że w naszych analizach dotyczących budowy stacji ładowania nigdy nie pojawiła się odmowa warunków przyłączeniowych. Jednak pojawiają się takie warunki przyłączeniowe, które uniemożliwiają wykonanie inwestycji. Mówimy tu głównie o średnim napięciu, czyli warunkach przyłączeniowych związanych z dużymi mocami – powyżej 1 MW. Niestety, pojawiają się warunki, które są bardzo dużym obciążeniem dla inwestora. Wydaje mi się, że warto je wskazać. Rozumiem, że wynika to z Prawa energetycznego i naszych regulacji, ale w takich warunkach ciężko będzie wykonać taką inwestycję. Nadmienię tylko, że ten problem nie pojawia się na terenach zurbanizowanych. Tam sieć jest faktycznie dobrze rozwinięta i operatorzy nie mają z tym problemu. Ten problem występuje jednak w lokalizacjach przy sieci TEN-T.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, ale rozumiem, że to już jest problem techniczny. Swoją drogą nie dziwię się, że nikt wam nie odmawia. Teraz są takie czasy, że Orlenowi się nie odmawia. Nie ma co się dziwić.

Prezes zarządu PTPiREE Robert Zasina:

Nie no, panie przewodniczący… Czy mogę się włączyć?

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PTPiREE Robert Zasina:

Orlen jest przykładem prowadzenia biznesu z zamysłem, żeby wszystko było stopniowo. Wszyscy przecież oczekiwali, żeby Orlen stawiał stacje ładowania. Porozumieliśmy się, żeby startowali z mniejszą mocą. Nie wystartowali od razu z apetytem na moc. Moim zdaniem było to dobre posunięcie. Wiemy już, że na starcie duże moce nie były potrzebne. To już zostało uruchomione. Teraz przechodzimy do kolejnej fazy, w której trzeba będzie przebudować pod kątem większych mocy to, co jest. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, myślę, że to jest potrzebne. Wiedzą zresztą państwo, że mój klub użytkuje auta elektryczne, więc tankujemy w różnych sieciach. Widzimy, że większe moce są jednak zdecydowanie potrzebne ze względu na czas ładowania. Ćwiczymy elektromobilność w praktyce, więc wiemy, ile jest jeszcze do zrobienia.

Proszę bardzo.

Prezes zarządu Eleport Polska Janusz Grądzki:

Mam jeszcze tylko jedno pytanie.

Wszyscy dyskutujemy tu na temat przyłączy. Może ciekawym pomysłem byłoby zebranie i udostępnienie danych, gdzie możemy wykorzystywać te przyłącza? Nam też ułatwiłoby to w pewien sposób instalację i projektowanie wszystkich sieci. Czasem chcemy realizować projekty w konkretnych przedziałach i lokalizacjach, a okazuje się, że z waszej strony są wyzwania. Chodzi o taki projekt planowania, jaki mieliście z Orlenem. Z jednej strony chętnie pochylilibyśmy się nad tym, jak budować to wspólnie. Z drugiej strony chcielibyśmy, żeby taka informacja była trochę bardziej publiczna. Mogłoby

być też tak, jak to robią na Zachodzie. Wiemy, że nie wszędzie będziemy w stanie dociągnąć sieci dla tego typu miejsc, więc przeciąga się jedno duże przyłącze o mocy 2 MW, a może nawet więcej. Wówczas ogłasza się sprzedaż dla kilku operatorów, którzy mogą budować stacje. W ten sposób tworzymy takie huby elektromobilnościowe. Wy to projektujecie, a my chętnie złożymy ofertę, żeby pobudować stacje już na nasz koszt.

Na pewno będzie potrzebny dialog. Teraz widzimy już, jak mało jest czasu. Pani dyrektor zauważyła, że odliczamy już od końca. Tak naprawdę jeśli teraz zaczniemy z tym biec, to mam wrażenie, że i tak nie zdążymy na koniec dnia. To nie zależy tylko od nas, bo są też producenci stacji, wszystkich komponentów, samochodów… Będzie pewne spowolnienie. Cieszę się, że zaczął się dialog. Poszukałbym natomiast pomysłu na jakieś narzędzie, które pozwoli nam zajrzeć w istniejącą sieć i zobaczyć, gdzie moglibyśmy się budować oraz jak to planować. Będziemy udzielać informacji, że przez najbliższe 5–10 lat chcemy postawić tyle stacji w tych lokalizacjach. Wówczas wy będziecie mogli zaplanować to już dzisiaj, a nie tak jak przy wspominanej fotowoltaice.

Powstaje pytanie, jakie chcemy wyciągnąć wnioski z tego, co wydarzyło się z fotowoltaiką i których błędów nie chcemy popełniać jeszcze raz. Na pewno jesteśmy w stanie odnieść się do tego, co było. Możemy powiedzieć: OK, fotowoltaika wyglądała tak, jak wyglądała. Cały czas jest na nią zapotrzebowanie. Możemy zapytać, co zrobić lepiej, żeby elektromobilność wystartowała szybciej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Oddam może jeszcze głos koledze. Zgłaszał się jeszcze pan z drugiej strony stołu. Na koniec, przy podsumowaniu, wypowie się Maciek. Rozumiem, że to będzie podsumowanie?

Dyrektor zarządzający PSPA Maciej Mazur:

Chciałem udzielić odpowiedzi na pytanie, które zadał pan przewodniczący.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

To przy podsumowaniu.

Proszę bardzo, zgłaszał się kolega.

Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Paweł Buc:

Dzień dobry, szanowni państwo. Dziękuję za oddanie głosu, panie przewodniczący. Paweł Buc z Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.

Szeroko dyskutujemy dzisiaj nad obecnym tematem, ale ja może skupiłbym się na możliwości dofinansowania infrastruktury paliw alternatywnych. Pan prezes NFOŚ został kilka razy wezwany do tablicy i udzielał informacji o tym, jakie NFOŚ ma możliwości dofinansowania. Był też wspominany program FEnIKS, który dopiero powoli rusza. Była też mowa o środkach z KPO, na które czekamy.

Chciałbym natomiast króciutko przedstawić państwu alternatywną formę dofinansowania. Chodzi mianowicie o instrument CEF „Łącząc Europę”. Jest to instrument zarządzany centralnie przez Komisję Europejską. Jako Ministerstwo Funduszy jesteśmy punktem kontaktowym między funduszem a wnioskodawcami. Niedawno, 10 listopada, zakończył się kolejny nabór na dofinansowanie infrastruktury ładowania i stacji tankowania wodoru. Natomiast kolejne nabory będą jeszcze trwały, bo to jest nabór ciągły. Kolejny będzie jeszcze będzie 13 kwietnia, a jeszcze kolejny – 19 września.

Na dzień dzisiejszy w tzw. puli kohezyjnej, czyli dostępnej m.in. dla naszego kraju, zostało do wykorzystania 280 mln euro. W puli ogólnej, w której mamy konkurencję ze wszystkich krajów Unii Europejskiej, jest to 912 mln euro. Mamy przy tym kilka ograniczeń. Jedno z głównych ograniczeń to ograniczenie lokalizacyjne. Wszystkie punkty ładowania czy tankowania wodorem muszą być na sieci TEN-T. Minimalne dofinansowanie to 1 mln euro. Nie ma podziału jeśli chodzi o procent dofinansowania. Jest to wkład jednostkowy.

Jeśli chodzi o punkty ładowania, to muszą one być o mocy co najmniej 150 kW. Za jeden punkt można dostać 30 tys. euro. Wcześniej mówiliśmy też o samochodach ciężarowych. W tym przypadku punkty ładowania muszą mieć co najmniej 350 kW. Wtedy za jeden

punkt możemy uzyskać 60 tys. euro. Ograniczeniem jest też długość trwania takiego projektu – musi się on zakończyć w ciągu 36 miesięcy. Trochę reklamując ten program, odsyłam czy to do strony internetowej Komisji, czy to do naszej polskiej strony cef.gov.pl. Jeśli jest takie zapotrzebowanie, możemy też przesłać krótki materiał na ten temat.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, bardzo bym o to prosił. Dziękuję za tę informację. My też zwracaliśmy uwagę na to, że jest sporo źródeł finansowania w różnych miejscach, a nie mamy o nich do końca wiedzy. Poprosilibyśmy więc o taki materiał.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Paweł Buc:

Dobrze, oczywiście podeślemy.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Super.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Paweł Buc:

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Proszę bardzo, oddaję teraz głos tej części sali i przejdziemy do krótkiego podsumowania. Najpierw pan na końcu. Proszę.

Przedstawiciel firmy Raben Group Piotr Lachowicz:

Dziękuję. Powiem wszystko bardzo szybko. Piotr Lachowicz, grupa Raben do transportu ciężkiego. Nie będę bardziej szczegółowo wchodził w to, co chciałem powiedzieć, bo zostaliśmy już upomniani, że mamy poruszać temat infrastruktury.

Pozwolę sobie tylko dorzucić jedną rzecz – czasu jest znacząco mniej niż do pojawiającej się tu daty 2035 r. Nie ma tutaj przedstawicieli sektora finansowego, czyli banków, które mocno partycypują w zakupie oraz rozwoju transportu ciężkiego. Właściwie od tego roku instytucje finansujące będą musiały ujawniać procent swojego portfela kredytowego w związku z zielonymi inwestycjami, wśród których jest również transport. Rozwój rynku finansowego będzie szedł w stronę ograniczania możliwości udzielania kredytów – w tym kredytów na preferencyjnych warunkach – dla podmiotów i inwestycji, które nie będą spełniały normy zeroemisyjności. To obejmie też samochody ciężarowe. Mówimy o raportowaniu już od tego roku oraz o dyrektywie w sprawie raportowania danych niefinansowych, która od 2025 r. obejmie wszystkie duże podmioty powyżej 250 pracowników. Ta dyrektywa zawiera również specyficzne wymagania wobec sektora transportowego. One będą dotyczyły także procentu udziału floty niskoemisyjnej i zeroemisyjnej oraz zaangażowania w rozwój transportu bezemisyjnego. Jeśli weźmiemy pod uwagę obowiązek raportowania, to ten termin do roku 2035 skraca się jeszcze o 10 lat.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. To rzeczywiście ciekawa wypowiedź. Nie mieliśmy tej informacji.

Zgłasza się jeszcze pan. Proszę bardzo. Potem przechodzimy do podsumowania spotkania przez prezesów PTPiREE i PSPA. Na koniec jeszcze ja powiem dwa zdania.

Proszę bardzo.

Szef działu sprzedaży na Europę Wschodnią w EV Plus Aleksander Bernatek:

Dzień dobry. Aleksander Bernatek, EV Plus.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jestem tu jako przedstawiciel operatora ogólnodostępnej sieci ładowania. Odniosę się do tego, co mówili pan prezes NFOŚ, którego niestety już nie ma, i pan od europejskich funduszy. Zostało zadane pytanie, dlaczego 850 mln zł zostało spożytkowane w 80%. Z punktu widzenia operatora stacji ładowania, który pozyskuje klientów tam, gdzie mają zostać zainstalowane stacje ładowania, możemy przedstawić efekt tego zdarzenia.

Program na 850 mln zł został ogłoszony 7 stycznia, a dla stacji powyżej 150 kW został zamknięty 21 stycznia. Tak naprawdę dopiero teraz się dowiaduję, że on został wykorzystany w 80%. My mieliśmy informację, że nominalnie kwota została spożytkowana

21 stycznia. Taka informacja trafiła na rynek. Notabene Orlen miał duży udział w tym programie.

Ważne jest, jakie to zrodziło efekty. Ja akurat pracowałem długo w firmie Lotos i dosyć dobrze znam rynek partnerów koncernowych Lotosu. Teraz wszyscy właściciele stacji benzynowych, szczególnie takich przy MOP-ach i autostradach, zdają sobie doskonale sprawę, że jeżeli wejdą w segment rynku stacji ładowania, to wraz z rozwojem rynku aut elektrycznych w Polsce będą tracili klientów. To jest naturalne, oni zdają sobie z tego sprawę. Same koncerny też zdają sobie z tego sprawę. Koledzy z segmentu paliwowego również bardzo silnie rozwijają ten rynek.

Program, który został ogłoszony 7 stycznia i zamknięty 21 stycznia, w naszej opinii zrodził pewien efekt. Ci inwestorzy, którzy zdecydowali, że będą mieć taką stację, rozmawiali już z nami wcześniej. Dowiadując się o tym programie, wstrzymali swoje własne pieniądze i inwestycje – miał być przecież ogłoszony program 50% dofinansowania. To tak naprawdę spowodowało wycofanie się tych firm po zamknięciu programu. Wstrzymali się z inwestycją do początku następnego programu. Jak wszyscy wiemy, ten program nie został jeszcze do tej pory ogłoszony. To de facto spowodowało, że ta branża troszeczkę się obraziła. Podobny efekt był kiedyś przy fotowoltaice. RPO krążyły po całej Polsce. Ludzie czekali na te RPO. Nie inwestowali w fotowoltaikę, tylko czekali. Sąsiad już wziął dofinansowanie, więc on będzie czekał, aż pojawi się kolejne.

Myślę, że konkluzją wynikającą z tej sytuacji jest to, żeby takie programy były bardzo czytelne. Do nas, jako uczestników rynku, ta informacja dociera dzisiaj. Dotrze też pewnie do klientów końcowych. Oni się dowiedzą, że nie zostali do końca obsłużeni przez ten program. To nie nastawia ich dobrze do inwestycji w elektromobilność. Chodzi więc o ciągłość i przejrzystość tych programów, ale też o informacje o tym, kiedy mogą się wydarzyć kolejne. To jest bardzo ważne, aby potencjalny inwestor nie wstrzymywał się do nie wiadomo kiedy. Przerobiliśmy też dużą wypożyczalnię samochodów, która zatrzymała czterdzieści parę stacji ładowania, ponieważ z poziomu rady dostali przykaz, żeby poczekać na dofinansowanie.

Tyle chciałem powiedzieć. To taki efekt, który zaobserwowaliśmy jako operator.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. To jest ważne. Zaraz zresztą powiem o tym w podsumowaniu, bo myślę, że będziemy mogli pomóc w tym zakresie. Wystąpimy formalnie do Narodowego Funduszu z zapytaniem, jak wygląda i wykorzystanie, i plan na przyszłość. Ta wiedza musi być. Wiele podmiotów też zwracało nam na to uwagę.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję. Teraz króciutkie podsumowanie – pan prezes PTPiREE, pan prezes PSPA i ja w dwóch zdaniach na koniec. Proszę bardzo.

Prezes zarządu PTPiREE Robert Zasina:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, wszyscy chyba słyszeli, że świadomość OSD w kwestii rozwoju sieci i potrzeb jest bezdyskusyjna. Myślę, że zostały wyspecyfikowane elementy, które są nam wspólnie potrzebne, żeby rozwijało się to w szybszym tempie.

Teraz co do współpracy. Chcę powiedzieć, że są tzw. odbiorcy rozproszeni, jak nazywamy tych odbiorców, którzy działają na kilku oddziałach. Mówię na przykładzie Taurona, ale myślę, że też innych OSD. Zazwyczaj, kiedy temat jest podobny, trafia też do centrali. Powiedziałem o przykładzie Orlenu. To nie jest jedyny przykład.

Zresztą kwestia TEN-T, którą się teraz zajmujemy z Ministerstwem Klimatu, to przykład pełnej współpracy i globalnego spojrzenia. Dość mocno współpracujemy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych, powstała też taka inicjatywa. Współpracujemy ostatnio ze stowarzyszeniami zajmującymi się kwestiami OZE, instalacji czy magazynów. Była wypowiedź o braku współpracy. Myślę, że ze strony PTPiREE nie mamy problemu. Jeżeli jest coś, co dotyczy szerszego kontekstu, a nie pojedynczego, małego obszaru, to jesteśmy otwarci na współpracę.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Proszę bardzo.

Dyrektor zarządzający PSPA Maciej Mazur:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, zdradzę na początku, że pierwotnie termin posiedzenia podkomisji był planowany na wtorek. Obawialiśmy się jednak, czy jeśli zaczniemy o 12.00, to wyrobimy się na mecz Polski o 17.00. Nie mogłem w to uwierzyć. Teraz zaczynam już wierzyć, że rzeczywiście mogłoby być z tym ciężko.

Absolutnie zgadzam się z głosami, które pojawiły się ze strony naszych firm członkowskich. Bardzo za nie dziękuję. W kontekście transportu ciężkiego myślę, że mamy do wykonania bardzo wiele kroków. Projekt, który jest teraz realizowany wspólnie z Ministerstwem Klimatu i Środowiska, Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz PTPiREE, jest właściwym posunięciem. Oprócz tego wymagane jest jednak podjęcie szerokich działań, które zresztą opisaliśmy w raporcie eHDV Infrastructure Lab. Tam są zawarte rekomendacje natury legislacyjnej. Warto o nich porozmawiać, bo znalazły się tam zarówno kwestie TN-C, jak i kwestie dofinansowania pojazdów powyżej 16 ton.

Bardzo ważny jest też głos dotyczący raportowania ESG. Zajmuje się tym również nasz komitet zrównoważonego transportu. To jest coś, co po pierwsze będzie wymagane, a po drugie będzie nas napędzało.

Jest bardzo wiele do zrobienia, ale dziękuję też za głosy płynące ze strony OSD, reprezentowanych przez pana prezesa Zasinę. Mamy pole do współpracy. Potwierdzam, że ostatnie tygodnie faktycznie stanowią tego potwierdzenie. Dziękuję też za współpracę z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych.

Na koniec chciałbym się też odnieść do pytania, które pan przewodniczący skierował do operatorów stacji ładownia. Dlaczego było 870 mln zł, a wykorzystanych zostało mniej pieniędzy? Oczywiście diabeł tkwi w szczegółach. Mieliśmy do dyspozycji trzy koszyki: 315 mln zł na stacje o mocy +150 kW, 315 mln na stacje o mocy 50–150 kW i 70 mln zł na stacje o mocy 22 kW i mniejszej. Jeśli chodzi o stacje powyżej 150 kW, to, tak jak zostało już powiedziane, nabór został zakończony po dwóch tygodniach, bo zostało wykorzystane ponad 100% budżetu.

To jest odpowiedź na pytanie, dlaczego nie został wykorzystany cały budżet. To były najlepsze warunki. Z powodu tego, że warunki w pozostałych koszykach nie były tak dobre. Chodzi zwłaszcza o koszyk do 22 kW – myślę, że cała branża może to potwierdzić jednogłośnie. Z tego powodu w ramach koszyka do 22 kW zostało wykorzystanych zaledwie kilka milionów złotych z 70 mln zł. Podobna sytuacja, chociaż z dużo wyższym poziomem wykorzystania, miała miejsce w koszyku 50–150 kW. Dofinansowanie było tam po prostu niższe, na poziomie 30%. To jest powód, dla którego ten budżet nie został wykorzystany.

Trzeba iść do przodu i wyciągać wnioski. Obecnie są do zrobienia dwie rzeczy. Po pierwsze, jak najszybsze podpisanie umów z podmiotami, które złożyły wnioski w ramach naboru trwającego między styczniem a marcem. Po drugie, jak najszybsze i jak najefektywniejsze wykorzystanie pozostałego budżetu. I faktycznie, są prowadzone prace. Notyfikacja jest już bardzo blisko. Mam nadzieję, że pozostałe 200 mln zł zostanie w pełni wykorzystane. To oczywiście nie będą wystarczające środki. Bardzo duże są choćby sygnalizowane przez OSD potrzeby związane z rozwojem sieci. Teraz musimy się zatem skupić na faktycznych działaniach.

Myślę, że to stanowi też podsumowanie dzisiejszej dyskusji. Chodzi o to, żebyśmy działali – coraz mniej dyskutowali, a coraz częściej podejmowali konkretne inicjatywy. Tak jak kliku moich przedmówców było łaskawymi powiedzieć, zegar tyka. Tymczasem pierwsza prezentacja była dowodem na to, że mamy bardzo wiele obszarów, w których równolegle musimy podejmować działania. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za tę dyskusję. Klimat rzeczywiście jest dobry, ale oczywiście jest to póki co tylko klimat. Teraz trzeba to przełożyć na konkretne działania. Po pierwsze, wystąpimy do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska z prośbą o informację dotyczącą realizacji dotychczasowych programów i konkretnych planów. Uwzględnimy tam kwestię transportu ciężkiego, na którą panowie zwracali uwagę. Dzię-

kuję za przesłanie informacji dotyczącej tego, co dzieje się w Ministerstwie Rozwoju. Pewnie niedługo prześlecie tę informację i my też prześlemy ją państwu.

Kolejna rzecz. Bardzo bym prosił o to, o co prosimy na każdym posiedzeniu Komisji. Jest sporo problemów, w związku z czym są nam szczególnie potrzebne konkretne rozwiązania. Jeżeli będzie można, to spotkamy się z panem prezesem i porozmawiamy już o konkretnych rozwiązaniach, które są potrzebne operatorom sieci dystrybucyjnej, żeby przyspieszyć ich działania. Mowa o stronie formalnej, budowlanej – zgody, pozwolenia… To chyba jest w tym wszystkim bardzo istotne. Będzie to pewnie wymagało zmian w prawie, tj. w ustawach, w rozporządzeniach. Spróbujmy jednak przynajmniej się do tego przymierzyć. Na pewno macie przygotowane takie propozycje.

Wiem, PSPA też ma tę wiedzę. Wykorzystajmy to, co było dzisiaj w prezentacjach, i spróbujmy namówić polski parlament do tego, żeby zmienić przepisy w polskim prawie i ułatwić rozwój elektromobilności.

We wszystkich innych sprawach jesteśmy do dyspozycji. Jeżeli pojawiają się różne tematy… Przepraszam, że powiedziałem, że dzisiaj rozmawiamy o kwestiach związanych ze stacjami ładowania i infrastrukturą. To był rzeczywiście główny temat. Gdybyśmy chcieli otworzyć dyskusję w ogóle na temat elektromobilności, to pewnie byśmy nie zdążyli na mecz Polska–Arabia Saudyjska, bo tyle byłoby różnych opinii. Przyjmuję je wszystkie. Włączymy również te tematy do porządku działań Komisji, bo przecież szykujemy też plan pracy na przyszły rok. O tych wszystkich rzeczach będziemy rozmawiać i dyskutować.

Dziękuję państwu za udział w dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji. Do zobaczenia. Jutro życzę oczywiście miłego kibicowania. Wierzę, że tak jak będzie się rozwijać elektromobilność, tak też Polska wygra z Arabią Saudyjską.

Dziękuję bardzo.